Euroopa Liidu
Teataja

ET
L-seeria

2026/781

10.4.2026

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2026/781,

8. aprill 2026,

millega muudetakse määrusi (EL) nr 1178/2011 ja (EL) nr 965/2012 lennutreeningseadmete suhtes kohaldatavate nõuete osas ning seoses nende seadmete kasutamisega pilootide koolitamiseks, eksamineerimiseks ja kontrollimiseks

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91, [1] eriti selle artiklit 23, artikli 27 lõiget 1 ning artikli 31 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni määruses (EL) nr 1178/2011 [2] on kehtestatud nõuded lennutreeningseadmete (FSTD) kasutamise kohta pilootide tüübikoolitusel, eksamineerimisel ja kontrollimisel.

(2) Komisjoni määruses (EL) nr 965/2012 [3] on kehtestatud lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused, eelkõige nõuded lennutreeningseadmete kasutamise kohta käitaja jätkuõppes.

(3) Alates määruse (EL) nr 1178/2011 kohaldamise algusest on lennutreeningseadme ametlik kvalifikatsioon, mida iseloomustavad lennutreeningseadme tüübid ja tasemed, kindlaks määranud, mil määral võib lennutreeningseadet kasutada pilootide koolitamiseks, eksamineerimiseks ja kontrollimiseks. Võttes arvesse lennutreeningseadmete tehnoloogia arengut ja uuendusi, tuleks läbi vaadata sätted, milles käsitletakse lennutreeningseadmete kasutamist tüübipädevuskoolituses ja vastavalt vajadusele käitaja jätkuõppes, et võimaldada kasutada konkreetse koolitusülesande täitmiseks kõige sobivamat lennutreeningseadet, lähtuvalt selle tehnilisest suutlikkusest, mida nimetatakse „lennutreeningseadme suutlikkustähiseks“ (*FSTD capability signature*, FSC).

(4) Määruste (EL) nr 1178/2011 ja (EL) nr 965/2012 sätteid lennutreeningseadmete kasutamise kohta tüübikoolituses ja käitaja jätkuõppes tuleks muuta, et kehtestada imiteerimisomadused ja tõetruuduse tasemed, mis on vajalikud koolitusülesannete toetamiseks, ning võimaldada suuremat paindlikkust nendeks ülesanneteks sobivate lennutreeningseadmete kindlaksmääramisel. Selliste muudatuste puhul tuleks arvesse võtta Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni avaldatud juhendmaterjali, milles soovitatakse lennutreeningseadmete kvalifikatsiooni puhul tugineda imiteerimisomaduste ja tõetruuduse tasemetega seotud kriteeriumidele.

(5) Seoses kvalifitseeritud lennutreeningseadmete suutlikkustähise kasutuselevõtuga tuleks kehtestada asjakohased üleminekusätted, et tagada sujuv üleminek olemasolevate lennutreeningseadmete suhtes praegu kohaldatavatelt nõuetelt uutele nõuetele, toetades samal ajal suutlikkustähise võimalikult kiiret juurutamist lennunduses.

(6) suutlikkustähise kasutuselevõtuga seotud muudatuste kohaldamine tuleks edasi lükata, et anda liikmesriikide pädevatele asutustele nende rakendamiseks valmistumiseks vajalikku aega.

---

[1] ELT L 212, 22.8.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

[2] Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 311, 25.11.2011, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

[3] Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

(7) Kuna määruste (EL) nr 1178/2011 ja (EL) nr 965/2012 nõuetes, mida kohaldatakse muu koolituse kui tüübipädevuskoolituse suhtes, viidatakse jätkuvalt konkreetsetele lennutreeningseadmete tüüpidele ja tasemetele, tuleks kehtestada nõuded, et kindlaks määrata tüüpide ja tasemete alusel kvalifitseeritud lennutreeningseadmete ning suutlikkustähise alusel kvalifitseeritud lennutreeningseadmete samaväärsus.

(8) Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (EASA) on ette valmistanud rakenduseeskirjade eelnõu ja esitanud selle komisjonile arvamusena nr 01/2025 vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artikli 75 lõike 2 punktidele b ja c ning artikli 76 lõikele 1.

(9) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 127 lõike 1 kohaselt asutatud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 1178/2011 muudetakse järgmiselt:

1) artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 20 asendatakse järgmisega:

„20) „lennutreeningseade (FSTD)“ – pilootide koolitamise, eksamineerimise ja kontrollimise seade, mille kvalifitseerimise sertifikaadil on lennutreeningseadme suutlikkustähis või määratud lennutreeningseadme suutlikkustähis, või vanem lennutreeningseade;“;

b) punkt 23 asendatakse järgmisega:

„23) „lennutreeningseadme katsetamisjuhend (QTG)“ – dokument, mille eesmärk on tõendada, et lennutreeningseade (FSTD) vastab imiteeritava õhusõiduki tüübi või rühma peamis(t)es alusdokumendis/-dokumentides lubatud hälvetele ja kohaldatavatele nõuetele;“;

c) lisatakse punktid 26–43:

„26) „CS-FSTD“ – lennutreeningseadmete (FSTD) sertifitseerimistingimused, mille amet on välja andnud kooskõlas VII lisa (ORA-osa) punktiga ORA.FSTD.205;

27) „lennutreeningseadme (FSTD) suutlikkustähis (FCS)“ – teave, mis on kantud lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadile ning millel on märgitud selle omadused ja tõetruuduse tasemed ning selle lennutreeningseadmega imiteeritav õhusõiduk vastavalt CS-FSTD 1. või sellest hilisemale väljaandele;

28) „määratud lennutreeningseadme (FSTD) suutlikkustähis (määratud FCS)“ – teave, mis on kantud lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadile ning millel on märgitud selle omadused ja tõetruuduse tasemed ning selle lennutreeningseadmega imiteeritav õhusõiduk, kui kõnealune lennutreeningseade ei ole kvalifitseeritud vastavalt CS-FSTD 1. väljaandele;

29) „seadmete spetsifikatsioonide loetelu (ESL)“ – lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni hulka kuuluv loetelu, mis annab täpset ja põhjalikku teavet seadme kvalifikatsiooni ja kvalifitseerimisaluse, paigaldatud seadmete, võimaluste ja spetsifikatsioonide kohta;

30) „peamine alusdokument (PRD)“ – tehniline kirjeldus või tehniliste kirjelduste kogum, mida kasutatakse lennutreeningseadme (FSTD) kvalifitseerimisaluse kindlaksmääramiseks;

31) „esmahindamine“ – esimene hindamine, mille teostab pädev asutus ja mille eesmärk on kindlaks teha, kas lennutreeningseade (FSTD) vastab asjaomase kvalifitseerimisaluse nõuetele;

32) „valideerimisandmed“ – maapealsete katsete ja katselendude andmed, tehnilised andmed ja muud asjakohased allikad, mida kasutatakse selle objektiivseks kinnitamiseks, et lennutreeningseade (FSTD) vastab imiteeritava õhusõiduki ja selle vastavate süsteemide staatilistele ja dünaamilistele käitamis- ja lennutehnilistele omadustele;

33) „kontroll“ – lennutreeningseadme (FSTD) puhul protsess, millega tagatakse lennutreeningseadme vastavus kohaldatavatele tehnilistele kvalifikatsiooninõuetele;

34) „korduvhindamine“ – esmahindamisele järgnev perioodiline hindamine, mille teostab pädev asutus ja mille eesmärk on kindlaks teha, kas lennutreeningseade (FSTD) vastab jätkuvalt asjaomase kvalifitseerimisaluse nõuetele;

35) „erihindamine“ – lennutreeningseadme (FSTD) hindamine, mille teostab pädev asutus ja mis ei ole esma- ega korduvhindamine;

36) „probleem“ – lennutreeningseadmete (FSTD) puhul seadme mittevastavus kvalifitseerimisaluse suhtes kohaldatavatele nõuetele;

37) „muudatus“ – lennutreeningseadmete (FSTD) puhul lennutreeningseadme muutmine;

38) „valideerimine“ – lennutreeningseadmete (FSTD) puhul lennutreeningseadme suutlikkuse (koolituse, eksamineerimise ja kontrollimise seisukohast) hindamise protsess;

39) „vanem lennutreeningseade (FSTD)“ – lennutreeningseade, mille kvalifikatsioonisertifikaadil puudub suutlikkustähis või määratud suutlikkustähis, ning mis on üks järgmistest:

a) lennukite puhul lennu täisimitaator (FFS), lennuelementide imitaator (FTD), lennuimitaator (FNPT) või instrumentaallennu esmaimitaator (BITD);

b) kopterite puhul lennu täisimitaator (FFS), lennuelementide imitaator (FTD) või lennuimitaator (FNPT);

40) „õhusõiduki rühm“ – lennutreeningseadmete (FSTD) puhul sarnaste juhitavus- ja toimivusomadustega õhusõidukid;

41) „valideerimisandmete tegevuskava“ – dokument, milles määratakse maatriksvormingus kindlaks lennutreeningseadme (FSTD) kõigi nõutavate objektiivsete katsete andmeallikad koos kohaldatavate põhjenduste või selgitustega;

42) „tehniline aruanne“ – lennutreeningseadme (FSTD) tootja koostatud dokument, milles kirjeldatakse lennutreeningseadme projekteerimiseks ja kontrollimiseks kasutatud andmeid ja meetodeid vastavalt kohaldatavale kvalifitseerimisalusele;

43) „väljumine“ – imiteeritud lend, mille sobiva kvalifikatsiooniga piloot sooritab lennutreeningseadme põhilises katsetamisjuhendis (MQTG) ette nähtud funktsionaalsete ja subjektiivsete katsete ajal.“;

2) artiklisse 10b lisatakse järgmised lõiked:

„2. Liikmesriigid ja EASA teevad VI lisa (ARA-osa) nõuetele vastavate lennutreeningseadmete kvalifitseerimise sertifikaatide uuesti väljaandmisel enne 30. aprilli 2028 kohaldatavate sertifitseerimistingimuste kohaselt kvalifitseeritud lennutreeningseadmete puhul järgmist:

a) sertifikaadi omaniku taotlusel täidavad sertifikaadi osa „FSTD suutlikkustähis (FCS)“:

i) lennu täisimitaatorite (FFS) puhul, mis kvalifitseeriti vastavalt JAR-STD 1A muudatusele 3 või JAR-STD 1H esmasele või mõnele hilisemale väljaandele, 2. (FTD 2) või 3. taseme lennuelementide imitaatorite (FTD 3) puhul, mis kvalifitseeriti vastavalt JAR STD 2A esmasele väljaandele või JAR-STD 2H esmasele või mõnele hilisemale väljaandele, ning lennuimitaatorite (FNPT) puhul, mis kvalifitseeriti vastavalt JAR-STD 3A muudatusele 1 või JAR-STD 3H esmasele või mõnele hilisemale väljaandele, ühega järgmistest kannetest:

1) VI lisa (ARA-osa) IX liite kohane määratud suutlikkustähis;

2) suutlikkustähis, pärast lennutreeningseadme hindamist vastavalt CS-FSTD-le, mida kohaldatakse alates 30. aprillist 2028;

ii) muude kui alapunkti a alapunktis i nimetatud lennu täisimitaatorite, 2. ja 3. taseme lennuelementide imitaatorite ning lennuimitaatorite puhul, ühega järgmistest kannetest:

1) määratud suutlikkustähis vastavalt VI lisa (ARA-osa) IX liitele, pärast lennutreeningseadme hindamist vastavalt alapunkti a alapunktis i osutatud sertifitseerimistingimustele, vastavalt vajadusele;

2) suutlikkustähis, pärast lennutreeningseadme hindamist vastavalt CS-FSTD-le, mida kohaldatakse alates 30. aprillist 2028;

iii) 1. taseme lennuelementide imitaatorite puhul suutlikkustähis, pärast lennutreeningseadme hindamist vastavalt CS-FSTD-le, mida kohaldatakse alates 30. aprillist 2028;

iv) juhul kui lennutreeningseade on kvalifitseeritud eritingimustel vastavalt VI lisa (ARA-osa) punkti ARA.FSTD.100 alapunkti h alapunktile 1 koos suutlikkustähisega, pärast lennutreeningseadme hindamist vastavalt CS-FSTD-le, mida kohaldatakse alates 30. aprillist 2028;

b) kõigil muudel juhtudel, kui alapunkti a alapunktides i–iv sätestatud tingimused ei ole täidetud:

i) annavad uuesti välja lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi, täitmata jaotist „FSTD suutlikkustähis (FCS)“;

ii) instrumentaallennu esmaimitaatori (BITD) lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaatide uuesti väljaandmisel lisavad VI lisa (ARA-osa) IV liites sätestatud lennutreeningseadme spetsifikatsioonid versioonis, mida kohaldatakse kuni 29. aprillini 2028;

c) enne lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi koos FSTD suutlikkustähisega uuesti väljaandmist vastavalt alapunktile a teavitavad taotlejat kordushindamise tulemusest.

3. Tegutsedes kooskõlas lõike 2 alapunktiga a, kui lennutreeningseade vastab mitmele sama õhusõidukitüüpi imiteerivale kvalifikatsioonitüübile ja -tasemele, liidavad liikmesriigid ja EASA need lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadid üheks kvalifitseerimise sertifikaadiks ühe suutlikkustähise või ühe määratud suutlikkustähisega. Sel juhul peavad liikmesriigid ja EASA võtma järgmised meetmed:

a) kui lennutreeningseade vastab lõike 2 alapunkti a alapunktis i osutatud kvalifitseerimisalusele, teevad nad üht järgmisest:

i) valivad iga omaduse puhul kõrgeima tõetruuduse taseme, mis saadakse iga kvalifikatsiooni jaoks määratud FSTD suutlikkustähise võrdlemisel;

ii) kui lennutreeningseadme sertifikaadi omanik taotleb suutlikkustähist, määravad suutlikkustähise kindlaks pärast lennutreeningseadme hindamist;

b) kui lennutreeningseade ei vasta lõike 2 alapunkti a alapunktis i osutatud kvalifitseerimisalusele, annavad liikmesriik ja EASA iga kvalifitseerimise sertifikaadi puhul välja lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi koos suutlikkustähise või määratud suutlikkustähisega, mis on kindlaks määratud lõike 2 alapunkti a alapunkti ii, iii või iv kohaselt, vastavalt vajadusele.

4. Liikmesriigid ja EASA asendavad hiljemalt 30. oktoobril 2029 olemasolevad lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadid VI lisa (ARA-osa) IV liites sätestatud vormingus sertifikaatidega, tingimusel et nad on saanud ja läbi vaadanud järgmise:

a) seadmete spetsifikatsioonide loetelu (ESL);

b) kinnitus selle kohta, et organisatsioon on tõendanud vastavust ORA-osa FSTD-alajaole, mida on muudetud komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2026/781 (*).

Olemasolevate lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaatide asendamisel vastavalt käesoleva lõike esimesele lõigule järgivad liikmesriigid ja EASA käesoleva artikli lõiget 2. Kui liikmesriigid ja EASA annavad välja VI lisa (ARA-osa) IV liites sätestatud vormingus lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi, muutub selle sertifikaadi jaoks koostatud seadmete spetsifikatsioonide loetelu asjaomase lennutreeningseadme kvalifikatsiooni osaks.

5. Lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi omanikud peavad iga lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi (v.a instrumentaallennu esmaimitaatori (BITD) sertifikaadi) kohta koostama seadmete spetsifikatsioonide loetelu ja esitama selle pädevale asutusele koos kinnitusega, et organisatsioon on tõendanud vastavust VII lisa (ORA-osa) FSTD-alajaole, mida on muudetud rakendusmäärusega (EL) 2026/781, järgmistel juhtudel:

a) taotledes sertifikaadi uuesti väljaandmist vastavalt VII lisa (ORA-osa) nõuetele;

b) kui lennutreeningseadet kavatsetakse kasutada käesoleva määruse I lisa (FCL-osa) või määruse (EL) nr 965/2012 nõuete kohase koolituse korraldamiseks vastavalt uuele või muudetud koolitusprogrammile;

c) hiljemalt 30. aprillil 2029.

6. Instrumentaallennu esmaimitaatori kvalifitseerimise sertifikaat kehtib, kui pädev asutus teeb iga kolme aasta järel korduvhindamisi.

7. Käesoleva määruse nõudeid, mis sisaldavad viidet lennutreeningseadme tüüpidele ja tasemetele, kohaldatakse selliste lennutreeningseadmete suhtes, millel on I lisa (FCL-osa) punkti FCL.036 kohane suutlikkustähis või määratud suutlikkustähis.

_____

(*) Komisjoni 8. aprilli 2026. aasta rakendusmäärus (EL) 2026/781, millega muudetakse määrusi (EL) nr 1178/2011 ja (EL) nr 965/2012 lennutreeningseadmete suhtes kohaldatavate nõuete osas ning seoses nende seadmete kasutamisega pilootide koolitamiseks, eksamineerimiseks ja kontrollimiseks (ELT L, 2026/781, 10.4.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/781/oj).“;

3) I lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale;

4) VI lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale;

5) VII lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse III lisale;

6) VIII lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse IV lisale.

Artikkel 2

Määrust (EL) nr 965/2012 muudetakse järgmiselt.

1) I lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse V lisale;

2) III lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse VI lisale.

Artikkel 3

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 30. aprillist 2028.

I lisa punkte 5 [FCL.740.H], 6 [punkt FCL.930.TRI] ja 7 [punkt FCL.935.TRI] kohaldatakse alates 30. aprillist 2026.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 8. aprill 2026

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

I LISA

Määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) muudatused

Määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa muudetakse järgmiselt:

1) punktis FCL.010 asendatakse mõiste „lennuelementide imitaator (FTD)“ järgmisega:
„„lennuelementide imitaator (FTD)“ – teatavat tüüpi õhusõiduki mõõteriistade, seadmete, paneelide ja juhiste täismõõtmetes makett kas katmata või kaetud piloodikabiinis, kaasa arvatud seadmed ja arvutiprogrammid, mida on vaja õhusõiduki jäljendamiseks maa peal ja õhus seadmele paigaldatud süsteemide ulatuses.“;

2) lisatakse punkt FCL.036:

„**FCL.036 Lennutreeningseadmete kasutamine koolitamiseks, eksamineerimiseks ja kontrollimiseks**

Taotlejatel on õigus kasutada lennutreeningseadme tüüpide ja tasemetega seotud nõuete täitmiseks lennutreeningseadmeid, mille kvalifitseerimise sertifikaadid sisaldavad suutlikkustähist või määratud suutlikkustähist, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

a) iga funktsiooni puhul näitab suutlikkustähis või määratud suutlikkustähis tõetruuduse taset, mis on võrdne alljärgnevates tabelites kindlaks määratud vastava tasemega või sellest kõrgem:

1) lennukite puhul:

Lennutreeningseadme tüübi ja taseme viide	Samaväärne suutlikkustähis													
	1. Piloodikabiini seadmete paigutus ja ülesehitus	2. Juhtimisseadmete jõud ja riistvara	3. Juhtimissüsteemide käitamine	4. Õhusõiduki süsteemid	5. Toimivus ja maapealne juhtimine	6. Toimivus ja juhtimisvõtted pinnaefekti tekkimisel	7. Toimivus ja juhtimisvõtted pinnaefekti lõppemisel	8. Heliga seotud märguanded	9. Vibratsiooniga seotud märguanded	10. Liikumisega seotud märguanded	11. Visuaalsed märguanded	12. Navigeerimine	13. Atmosfäär ja ilm	14. Käitamiskohad ja maastik
FNPT I	G	G	G	N	N	N	G	N	N	N	N	R	N	N
FNPT II / FNPT II MCC	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
FTD 2	S	R	S	S	N	G	G	G	N	N	N	S	N	N
B-tasemega samaväärsele standardile vastav FSTD	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G
FFS tase C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
FFS ajutine tase C	S ajutine	S ajutine	S ajutine	S ajutine	S ajutine	S ajutine	S ajutine	S ajutine	S ajutine	S ajutine	S	S	S	S
FFS tase D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

Märkus: S, spetsiifiline; R, representatiivne; G, geneeriline; N, puuduv;

2) kopterite puhul:

Lennutreeningseadme tüübi ja taseme viide	Samaväärne suutlikkustähis													
	1. Piloodikabiini seadmete paigutus ja ülesehitus	2. Juhtimisseadmete jõud ja riistvara	3. Juhtimissüsteemide käitamine	4. Õhusõiduki süsteemid	5. Toimivus ja maapealne juhtimine	6. Toimivus ja juhtimisvõtted pinnaefekti tekkimisel	7. Toimivus ja juhtimisvõtted pinnaefekti lõppemisel	8. Heliga seotud märguanded	9. Vibratsiooniga seotud märguanded	10. Liikumisega seotud märguanded	11. Visuaalsed märguanded	12. Navigeerimine	13. Atmosfäär ja ilm	14. Käitamiskohad ja maastik
FNPT I	G	G	G	N	N	N	N	N	N	N	N	R	N	N
FNPT II / FNPT II MCC	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
FNPT III / FNPT III MCC	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
FTD 2 / FTD 2 MCC	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R
FTD 3 / FTD 3 MCC	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
FFS tase C	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
FFS tase D	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S

b) lennutreeningseadmetel on:

1) taktiilne riistvara;

2) põhijuhtimisseadmed, mille jõud muutuvad käsitsi piloteerimise harjutuste puhul erinevate lennutingimuste kohaselt, välja arvatud selliste lennutreeningseadmete puhul, mille suutlikkustähis või määratud suutlikkustähis on madalam FNPT II-ga samaväärse imitaatori suutlikkustähisest;

3) lennumeeskonna koostöö koolitamiseks kasutamisel lennumeeskonna koostöö lisasuutlikkus, mis on märgitud lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadile.“;

3) punkti FCL.110.H muudetakse järgmiselt:

a) alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Kergkopteri piloodiloa taotlejad peavad olema läbinud 40 tundi lennuõpet kopteril ning alapunktis aa täpsustatud ulatuses ja tingimustel lennutreeningseadmetel. Lennuõpe peab sisaldama vähemalt kõike järgmist:

1) 20 tundi instruktoriga lennuõpet;

2) kümme tundi soololennuaega instruktori järelevalve all, sealhulgas vähemalt viis tundi soololennuna toimuvaid marsruutlende ning vähemalt üks marsruutlend vähemalt 150 km (80 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse üks täieliku peatumisega maandumine muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;

3) 35 tundi lennuõpet lennueksamil kasutatavat tüüpi kopteril.“;

b) lisatakse alapunkt aa:

„aa) Alapunkti a alapunktis 1 sätestatud 20 tunnist instruktoriga lennuõppest võivad taotlejad lennutreeningseadmel läbida kuni viis tundi, tingimusel et täidetud on kõik järgmised tingimused:

1) lennutreeningseade vastab lennueksamil kasutatavat tüüpi kopterile;

2) koolitusorganisatsioon on tema üle tehtava järelevalve eest vastutavale pädevale asutusele tõendanud, et asjaomase lennutreeningseadme spetsifikatsioonid on kooskõlas kergkopteri piloodiloa koolitusprogrammiga. Koolitusorganisatsioon peab olema üks järgmistest:

i) sertifitseeritud koolitusorganisatsioon;

ii) deklaratsiooni esitanud koolitusorganisatsioon, tingimusel et pädev asutus on lubanud kasutada seda lennutreeningseadet kergkopteripiloodi loa koolituseks.“;

4) punkti FCL.210.H muudetakse järgmiselt:

a) alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Kopteri erapiloodi loa taotlejad peavad olema läbinud vähemalt 45 tundi lennuõpet kopteritel ning alapunktis aa täpsustatud ulatuses ja tingimustel lennutreeningseadmetel. Lennuõpe peab sisaldama vähemalt kõike järgmist:

1) 25 tundi instruktoriga lennuõpet;

2) kümme tundi soololennuaega instruktori järelevalve all, sealhulgas vähemalt viis tundi soololennuna toimuvaid marsruutlende ning vähemalt üks marsruutlend vähemalt 185 km (100 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;

3) 35 tundi lennuõpet lennueksamil kasutatavat tüüpi kopteril.“;

b) lisatakse alapunkt aa:

„aa) Alapunkti a alapunktis 1 sätestatud 25 tunnist instruktoriga lennuõppest võivad taotlejad lennutreeningseadmel läbida ühe järgmistest:

1) kuni viis tundi;

2) kuni kümme tundi, tingimusel et nad vastavad kõigile järgmistele nõuetele:

i) nad läbivad kõnealusest kümnest tunnist vähemalt viis tundi lennueksamil kasutatavat tüüpi kopterile vastaval lennutreeningseadmel;

ii) nad läbivad koolituskursuse koolitusorganisatsioonis, mis on koolitusorganisatsiooni üle tehtava järelevalve eest vastutavale pädevale asutusele seoses alapunktis i nimetatud lennutreeningseadmega tõendanud, et asjaomase lennutreeningseadme spetsifikatsioonid on kooskõlas kopteri erapiloodi loa koolitusprogrammiga. Koolitusorganisatsioon peab olema üks järgmistest:

A) sertifitseeritud koolitusorganisatsioon;

B) deklaratsiooni esitanud koolitusorganisatsioon, tingimusel et pädev asutus on lubanud kasutada seda lennutreeningseadet kopteri erapiloodi loa koolituseks.“;

5) punkti FCL.740.H alapunkti c teine lõik asendatakse järgmisega:

„Lennuoskuse tasemekontroll või täienduskoolitus (vastavalt vajadusele) tuleb iga kord läbida erinevat tüüpi kopteril. Kõigi käesoleva alapunkti kohaselt pikendatud tüübipädevusmärgete uus kehtivusaeg algab samaaegselt selle tüübipädevusmärke kehtivusajaga, mille pikendamiseks lennuoskuse tasemekontroll või täienduskoolitus läbiti.“;

6) punkti FCL.930.TRI alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Nende taotlejate puhul, kel on või on olnud instruktoritunnistus, loetakse alapunkti ab alapunkti 1 nõuded täies ulatuses täidetuks.“;

7) punktile FCL.935.TRI lisatakse alapunkt c:

„c) Erandina alapunktist b võib atesteerimisel kohaldada järgmist:

1) mittekeerukate kopterite tüübipädevusinstruktorite puhul võib lennutreeningseadet/lennutreeningseadmeid ja õhusõidukit kombineerida ka siis, kui lennu täisimitaator on vaba ja juurdepääsetav;

2) 9. liite A jao punkti 1e alapunktis c osutatud kopterite tüübipädevusinstruktorite puhul võib tüübipädevusinstruktori koolituskursuse läbi viia vastavalt punkti FCL.935.TRI alapunkti b alapunktile 1, 2 või 3, olenemata sellest, kas lennu täisimitaator või lennutreeningseade on vaba ja juurdepääsetav või mitte.“;

8) 9. liidet muudetakse järgmiselt:

a) A jagu muudetakse järgmiselt:

i) punkt 1f asendatakse järgmisega:

„1f. Kui koolitamisel, eksamineerimisel või kontrollimisel kasutatakse lennutreeningseadmeid, kohaldatakse järgmist:

a) lennutreeningseadet võib konkreetseks harjutuseks kasutada üksnes juhul, kui seadmel on selle harjutuse käigus asjaomase õhusõiduki imiteerimiseks vajalikud funktsioonid ja vastavad tõetruuduse tasemed ning märguannetega seotud ja keskkonna imiteerimiseks vajalikud omadused, mis võimaldavad kandidaadil teha järgmist:

i) arendada vastavaks koolitusetapiks vajalikke oskusi;

ii) tõendada asjaomase õhusõiduki ohutu käitamise oskusi vastava eksamineerimis- ja kontrollimisharjutuse ajal;

b) lisaks lähtutakse lennutreeningseadmete sobivuse kontrollimisel dokumentide „Funktsionaalsete ja subjektiivsete katsete tabel“ ning „FSTD valideerimiskatsete tabel“ kehtivast versioonist, mis on esitatud kasutatava treeningseadme puhul kohaldatavas peamises alusdokumendis.

Arvesse võetakse kõiki asjaomase seadme kvalifitseerimise sertifikaadil või sellega seotud seadmete spetsifikatsioonide loetelus märgitud piiranguid.“;

ii) lisatakse punkt 1g:

„1g. Kui käesoleva liite B–E jaos esitatud tabelites on nii ette nähtud, võib tüübipädevuskoolituse programmi koolitusülesannete täitmiseks kasutada muid treeningseadmeid. Sellistel seadmetel läbitud koolitusaega ei arvestata siiski asjaomases tüübipädevuskoolituse programmis kindlaks määratud minimaalse lennutreeningseadme koolitusaja hulka.“;

iii) punkti 18 muudetakse järgmiselt:

— sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Häireolukorra lahendamise koolituse puhul tähendab „varisemisjuhtum“ kas varisemisele lähenemist või varisemist. Sertifitseeritud koolitusorganisatsioon võib kasutada C- või D-taseme lennu täisimitaatorit, et koolitada varingust väljatulekut või demonstreerida varingu tüübispetsiifilisi omadusi või mõlemat, kui on täidetud mõlemad järgmised tingimused:“;

— alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) FFS on kvalifitseeritud vastavalt CS-FSTD(A) versiooni 2 hindamise erinõuetele või vastavalt ajakohaseimale kohaldatavale kvalifitseerimisalusele;“

b) B jagu muudetakse järgmiselt:

i) punkti 5 muudetakse järgmiselt:

— alapunktid a ja b asendatakse järgmisega:

„a) Sümbolite tähendused:

P = läbitud kapteni või teise piloodi ning piloteeriva ja jälgiva piloodi koolitus

X = selleks harjutuseks ei tohi kasutada lennukit

P# = koolitusele lisandub lennuki ülevaatus järelevalve all

b) Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (→).

Kasutatavaid treeningseadmeid tähistatakse järgmiste lühenditega:

A = lennuk

FFS = lennu täisimitaator

FSTD = lennutreeningseade

OTD = muu treeningseade“;

— punkti l järel olev tabel asendatakse järgmisega:

„FIKSEERITUD JÕUALLIKAGA MOOTORPURILENNUKID JA ÜHEPILOODILENNUKID, VÄLJA ARVATUD KÕRGTEHNILISED KEERUKAD LENNUKID		PRAKTILINE ÕPE				KLASSI- VÕI TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM / LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid		OTD	FSTD	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamineeritud või kontrollitud: FSTD või A	Kontrollpiloodi initsiaalid eksami või kontrolli läbimise kohta
	1. OSA						
1.	Väljumine	P					
1.1.	Lennueelne ettevalmistus, sealhulgas — dokumentatsioon; — mass ja tsentreering; — ilmaga tutvumine ning — NOTAM.						
1.2.	Käivituseelsed kontrollid						
1.2.1.	Välised	P#		P		M	
1.2.2.	Sisemised	P#	P#	P		M	
1.3.	Mootori käivitamine: tavalised tõrked.		P	→		M	
1.4.	Ruleerimine		P	→		M	
1.5.	Väljumiseelsed kontrollid: mootori töö kontroll (vajaduse korral)		P	→		M	
1.6.	Stardiprotseduurid: — normaalne, lennukäsiraamatus sätestatud tagatiibade asendiga ning — külgtuulega (kui tingimused võimaldavad).		P	→		M	
1.7.	Tõus: — V_x/V_y — pöörangud kursile ning — üleminek horisontaallennule.		P	→		M	
1.8.	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		P			M	

	2. OSA						
2. 2.1.	Tegevus lennul (visuaallennuilm (VMC)) Otse- ja horisontaallend erinevatel õhkkiirustel, sealhulgas lend kriitiliselt väikesel õhkkiirusel tagatiibadega ja ilma (sealhulgas lähenemine minimaalsele juhitavuse kiirusele (V_{mca}), vajaduse korral)		P	→			
2.2.	Sügavad pöörangud (360° vasakule ja paremale 45° kallakuga)		P	→		M	
2.3.	Varisemised ja nendest väljatulek: (i) varisemine sileda tiivaga; (ii) lähenemine varisemisele kallakuga pöördes laskumisel, lähenemiskonfiguratsioonis ja lähenemisvõimsusega; (iii) lähenemine varisemisele maandumiskonfiguratsioonis ja -võimsusega ning (iv) lähenemine varisemisele tõusvas pöördes, stardiasendis tagatiibadega ja tõusuvõimsusega (üksnes ühemootorilisel lennukil).		P	→		M	
2.4.	Autopiloodi ja direktorsüsteemi kasutamine (võib sooritada 3. osas), vajaduse korral		P	→		M	
2.5.	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		P	→		M	
	3A OSA						
3A 3A.1	VFR-protseduurid marsruudil (vt B.5 punktid c ja d). Lennuplaan, visuaalnavigeerimine ja kaardi lugemine		P	→			
3A.2	Kõrguse, suuna ja kiiruse hoidmine		P	→			
3A.3	Orienteerumine, aja arvestus ja arvestusliku saabumisaja (ETA) korrigeerimine		P	→			
3A.4	Raadionavigatsioonivahendite kasutamine (vajaduse korral)		P	→			
3A.5	Lennu jälgimine (lennupäeviku täitmine, tavakontrollid, sealhulgas kütuse, süsteemide ja jäätumise kontroll)		P	→			
3A.6	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		P	→			
	3B OSA						
3B 3B.1.*	Instrumentaallend IFR väljumine		P	→		M	
3B.2.*	IFR marsruutlend		P	→		M	

3B.3.*	Protseduurid ootetsoonis		P	→		M	
3B.4.*	3D-lennud kuni otsusekõrguseni DA/H 200 jalga (60 m) või kuni kõrgema miinimumkõrguseni, kui lähenemisprotseduur seda nõuab (autopilooti võib kasutada kuni lõpplähenemissegmendi vertikaalse liitumispunktini)		P	→		M	
3B.5.*	2D-lennud kuni minimaalse suhtelise laskumiskõrguseni (MDA/H)		P	→		M	
3B.6.*	Lennuharjutused, sh kompassi ja aviohorisondi imiteeritud rike: — 1. järgu pöörangud ning — ebaharilikest asenditest väljatulek.		P	→		M	
3B.7.*	Kursi- või glissaadimajaka rike		P	→			
3B.8.*	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		P	→		M	
	Tahtlikult tühjaks jäetud						
	4. OSA						
4. 4.1.	Saabumine ja maandumised Protseduurid lennuväljale saabumisel		P	→		M	
4.2.	Maandumine normaaltingimustes		P	→		M	
4.3.	Maandumine tagatiibu kasutamata		P	→		M	
4.4.	Külgtuulega maandumine (sobivate tingimuste korral)		P	→			
4.5.	Lähenemine ja maandumine mootori tühikäigul alates kõrguselt kuni 2 000 jalga raja kohal (üksnes ühe mootoriga lennuki puhul)		P	→			
4.6.	Miinimumkõrguselt kordusringile minek		P	→		M	
4.7.	Öine kordusringile minek ja maandumine (vajaduse korral)		P	→			
4.8.	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		P	→		M	
	5. OSA						
5.	Eri- ja hädaolukordade protseduurid (Käesoleva osa võib ühendada 1.–4. osaga)						
5.1.	Katkestatud start sobival kiirusel		P	→		M	

5.2.	Imiteeritud mootoririke pärast starti (üksnes ühe mootoriga lennukitel)			P		M	
5.3.	Imiteeritud sundmaandumine mootori tühikäigul (üksnes ühe mootoriga lennukite puhul)			P		M	
5.4.	Imiteeritud hädaolukorrad: (i) tulekahju või suits lennu ajal ning (ii) asjakohaste süsteemide rikked		P	→			
5.5.	Üksnes mitme mootoriga lennukite ja mootorpurilennukite koolitus: mootori väljalülitamine ja taaskäivitamine (ohutul kõrgusel, kui sooritatakse õhusõidukil)		P	→			
5.6.	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid						
	6. OSA						
6. 6.1.*	Imiteeritud asümmeetrilise tõmbega lend (Selle osa võib ühendada 1.–5. osaga.) Imiteeritud stardiaegne mootoririke (ohutul kõrgusel, kui ei sooritata lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II)		P	→		M	
6.2.*	Lähenemine asümmeetrilise tõmbega ja kordusringile minek		P	→		M	
6.3.*	Lähenemine asümmeetrilise tõmbega ja täieliku peatumisega maandumine		P	→		M	
6.4.	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		P	→		M	
	7. OSA						
7.	Häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolitus (UPRT)						
7.1.	Manöövrid ja protseduurid						
7.1.1.	Käsitsi piloteerimine direktorsüsteemiga ja ilma (ilma autopiloodita, ilma tõmbeautomaadita, vajaduse korral eri juhtseadusi kasutades)		P	→			
7.1.1.1.	Eri kiirustel (sealhulgas aeglasel lennul) ja kõrgustel FSTD koolitusrežiimis		P	→			
7.1.1.2.	Sügavad pöörangud 45° kallakuga, 180°–360° vasakule ja paremale		P	→			
7.1.1.3.	Pöörangud spoileritega ja ilma		P	→			

7.1.1.4.	Instrumentaallennu protseduurid ja manöövrid, sealhulgas instrumentaalväljumine ja -saabumine ning visuaalne lähenemine		P	→			
7.2.	Häireolukorra lahendamise koolitus		P	→			
7.2.1.	Väljatulek varisemisjuhtumitest: — stardikonfiguratsioonis; — puhtas konfiguratsioonis väikesel kõrgusel; — puhtas konfiguratsioonis maksimaalse käitamiskõrguse lähedal ning — maandumiskonfiguratsioonis						
7.2.2.	Järgmised häireolukorra harjutused: — väljatoomine nina üleval asendist erinevate kaldenurkade juures ning — väljatoomine nina all asendist erinevate kaldenurkade juures		P	→			
7.3.	Kordusringile minek kõikide töötavate mootoritega* instrumentaallähenemise eri etappides		P	→			
7.4.	Katkestatud maandumine kõikide töötavate mootoritega: — erinevatelt kõrgustelt allpool otsustuskõrgust/minimaalset laskumiskõrgust 15 m (50 jalga) raja läve kohal — pärast raja puudutamist (katkestatud lähenemine) — lennukitel, mis sertifikaadi kohaselt ei ole transpordilennukid (JAR/FAR 25) või lähiliinilennukid (SFAR 23), alustatakse katkestatud maandumist kõikide töötavate mootoritega allpool minimaalset suhtelist laskumiskõrgust (MDA/A) või pärast raja puudutamist		P	→“			

ii) punkti 6 muudetakse järgmiselt:

— alapunktid a ja b asendatakse järgmisega:

„a) Sümbolite tähendused:

P = läbitud kapteni või teise piloodi ning piloteeriva ja jälgiva piloodi tüübipädevuskoolitus (vastavalt vajadusele)

X = selleks harjutuseks ei tohi kasutada lennukit

P → = harjutus tuleb läbi viia nõuetekohase kvalifikatsiooniga lennutreeningseadmel.

P# = koolitusele lisandub lennuki ülevaatus järelevalve all

b) Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (→).

Kasutatavaid treeningseadmeid tähistatakse järgmiste lühenditega:

A = lennuk

FFS = lennu täisimitaator

FSTD = lennutreeningseade

OTD = muu treeningseade“;

— alapunkti j järel olev tabel asendatakse järgmisega:

„MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID		PRAKTILINE ÕPE				LIINIPILOODI LOA/TEISE PILOODI LOA/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid		OTD	FSTD	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamineeritud või kontrollitud: FSTD või A	Kontrollpiloodi initsiaalid eksami või kontrolli läbimise kohta
	1. OSA						
1. 1.1.	Lennu ettevalmistus Lennuarvestused	P					
1.2.	Lennuki väline visuaalne ülevaatus; elementide asukohad ja ülevaatuse eesmärk	P#	P#	P			
1.3.	Kabiini kontroll		P	→			
1.4.	Kontroll-lehe kasutamine enne mootorite käivitamist, käivitusprotseduurid, raadio- ja navigatsiooniseadmete kontroll, side- ja navigatsioonisageduste valik ja seadmine		P	→		M	
1.5.	Ruleerimine vastavalt lennujuhtimisüksuse või instruktori juhistele		P	→			
1.6.	Stardieelsed kontrollid		P	→		M	
	2. OSA						
2. 2.1.	Stardid Normaalsed stardid tagatiibade eri asenditega, kaasa arvatud viivituseta start		P	→			
2.2.*	Start instrumentaallennu tingimustes; instrumentaallennule tuleb üle minna ninaratta tõstmise ajal või kohe pärast õhkutõusu		P	→			
2.3.	Start külgtuulega		P	→			

2.4.	Start maksimaalse stardimassiga (tegelik või imiteeritud maksimaalne stardimass)		P	→			
2.5. 2.5.1.*	Stardid imiteeritud mootoririkkega: kohe pärast V_2 saavutamist		P	→			
	(Lennukitel, mis sertifikaadi kohaselt ei ole transpordi- või lähiliinilennukid, ei imiteerita mootoririket enne kui stardiraja lõpul on saavutatud kõrgus 500 jalga. Lennukitel, mille suutlikkusnäitajad stardimassi ja tiheduskõrguse suhtes on samad mis transpordilennukitel, võib instruktor imiteerida mootoririket kohe pärast kiiruse V_2 saavutamist)						
2.5.2.*	V_1 ja V_2 vahel		P	X		M Üksnes FFS	
2.6.	Katkestatud start sobival kiirusel enne V_1 saavutamist		P	→		M	
	3. OSA						
3. 3.1.	Manöövrid ja protseduurid Käsitsi piloteerimine direktorsüsteemiga ja ilma (ilma autopiloodita, ilma tõmbeautomaadita, vajaduse korral eri juhtseadusi kasutades)		P	→			
3.1.1.	Eri kiirustel (sealhulgas aeglasel lennul) ja kõrgustel FSTD koolitusrežiimis		P	→			
3.1.2.	Sügavad pöörangud 45° kallakuga, 180°–360° vasakule ja paremale		P	→			
3.1.3.	Pöörangud spoileritega ja ilma		P	→			
3.1.4.	Instrumentaallennu protseduurid ja manöövrid, sealhulgas instrumentaalväljumine ja -saabumine ning visuaalne lähenemine		P	→			

3.2.	Allasööst ja kõrgustüüri vibreerimine suurel kiirusel (*Mach buffets*) (vajaduse korral) ja lennuki muud spetsiifilised lennuomadused (nt Hollandi samm)		P	X		Üksnes FFS	
3.3.	Lennuinseneri paneeli süsteemide ja juhtimisseadmete normaalne käitamine (vajaduse korral)	P	→	→			
3.4.	Järgmiste süsteemide juhtimine normaaltingimustes ja eriolukordades:					M	3.4.0–3.4.14 hulgast, viimane k.a valida vähemalt kolm kohustuslikku eriolukorda
3.4.0.	Mootor (vajadusel ka propeller)	P	→	→			
3.4.1.	Hermetiseerimis- ja konditsioneerimisseadmed	P	→	→			
3.4.2.	Pitot'/staatiline süsteem	P	→	→			
3.4.3.	Kütusesüsteem	P	→	→			
3.4.4.	Elektrisüsteem	P	→	→			
3.4.5.	Hüdraulikasüsteem	P	→	→			
3.4.6.	Juhiste ja trimmerite süsteem	P	→	→			
3.4.7.	Jäätumisvastane/ jääeemaldussüsteem, tuuleklaasisoojendus	P	→				
3.4.8.	Autopiloot/direktorsüsteem	P	→			M (üksnes ühe piloodiga)	
3.4.9.	Varisemise hoiatusseadmed või varisemise vältimise ja stabiilsuse suurendamise seadmed	P	→				
3.4.10.	Maapinna läheduse hoiatussüsteem, ilmaradar, raadiokõrgusmõõtur		P				
3.4.11.	Raadioseadmed, navigatsioonivahendid, mõõteriistad, lennujuhtimissüsteem	P	→				
3.4.12.	Telik ja pidurid	P	→	→			
3.4.13.	Esi- ja tagatiibade süsteem	P	→	→			
3.4.14.	Abijõuseade	P	→	→			
	Tahtlikult tühjaks jäetud						

3.6.	Eri- ja hädaolukordade protseduurid					M	Valida 3.6.1–3.6.9 hulgast, viimane k.a vähemalt kolmkohustus-likku punkti
3.6.1.	Tegutsemine tulekahju korral, nt mootori, abijõuseadme, salongi, lastiruumi, kabiini, tiiva ja elektrisüsteemide põlengu korral, sh evakueerimine		P	→			
3.6.2.	Suitsu tekke avastamine ja suitsu eemaldamine		P	→			
3.6.3.	Mootoririkked, seiskamine ja taaskäivitamine ohutul kõrgusel		P	→			
3.6.4.	Kütuse väljalaskmine (imiteeritud)		P	→			
3.6.5.	Tuulenihe startimisel/ maandumisel		P	X		Üksnes FFS	
3.6.6.	Salongi imiteeritud rõhukaotus/ imiteeritud avariilaskumine		P	→			
3.6.7.	Lennumeeskonna liikme tegevusvõimetus		P	→			
3.6.8.	Muude hädaolukordade protseduurid vastavalt konkreetsele lennukäsiraamatule		P	→			
3.6.9.	Liiklusohust hoiatamise ja kokkupõrke vältimise süsteemi (TCAS) juhtum	P →	→	X		Üksnes FFS	
3.7. 3.7.1.	Häireolukorra lahendamise koolitus Väljatulek varisemisjuhtumitest: — stardikonfiguratsioonis; — puhtas konfiguratsioonis väikesel kõrgusel; — puhtas konfiguratsioonis maksimaalse käitamiskõrguse lähedal ning — maandumiskonfiguratsioonis		P Ainult treening-harjutuseks kvalifitsee-ritud FFS	X			
3.7.2.	Järgmised häireolukorra harjutused: — väljatoomine nina üleval asendist erinevate kaldenurkade juures ning — väljatoomine nina all asendist erinevate kaldenurkade juures		P Ainult treening-harjutuseks kvalifitsee-ritud FFS	X		Üksnes FFS	

3.8.	Instrumentaallennu protseduurid						
3.8.1.*	Väljumis- ja saabumismarsruutide ning lennujuhi korralduste täpne järgimine		P	→		M	
3.8.2.*	Protseduurid ootetsoonis		P	→			
3.8.3.*	3D-lennud kuni otsusekõrguseni DA/H 200 jalga (60 m) või kuni kõrgema miinimumkõrguseni, kui lähenemisprotseduur seda nõuab						
	Märkus: Vastavalt õhusõiduki lennukäsiraamatule (AFM) võib RNP APCH protseduuridel olla vaja kasutada autopilooti või direktorsüsteemi. Käsitsi tehtavate protseduuride valimisel võetakse arvesse selliseid piiranguid (nt lennukäsiraamatu sellise piirangu korral valides punkti 3.8.3.1 puhul ILS).						
3.8.3.1*	Käsitsijuhtimine, ilma direktorsüsteemita		P	→		M (üksnes lennuek-samil)	
3.8.3.2*	Käsitsijuhtimine, koos direktorsüsteemiga		P	→			
3.8.3.3*	Autopiloodiga		P	→			
3.8.3.4*	Käsitsi, ühe mootori imiteeritud rikkega lõpplähenemise ajal kuni raja puudutamiseni või kogu katkestatud lähenemise kestel (vastavalt vajadusele), algusega: (i) enne 1 000-jalase kõrguse ületamist lennuvälja kohal ning (ii) pärast 1 000-jalase kõrguse ületamist lennuvälja kohal. Lennukitel, mis sertifikaadi kohaselt ei ole transpordilennukid (JAR/FAR 25) või lähiliinilennukid (SFAR 23), alustatakse imiteeritud mootoririkkega lähenemist ja kordusringile minekut sarnaselt 2D-lähenemisprotseduuriga, nagu on kirjeldatud punktis 3.8.4. Kordusringile minekut alustatakse, kui on jõutud avaldatud kõrguseni merepinnast või maapinnast takistuste kohal (OCH/A), kuid mitte madalamal minimaalsest suhtelisest laskumiskõrgusest (MDA/H), mis on 500 jalga raja läve kohal. Lennukitel, mille lennuomadused (stardimass ja manööverduskõrgus) on samad mis transpordilennukitel, võib instruktor imiteerida mootoririket vastavalt harjutusele 3.8.3.4.		P	→		M	

3.8.4.*	2D-lennud kuni minimaalse suhtelise laskumiskõrguseni (MDA/H)		P*	→		M	
3.8.5.	Ringilt lähenemine järgmistel tingimustel: (a)* lähenemine asjaomasel lennuväljal lubatud minimaalse ringilt lähenemise kõrguseni vastavate kohalike instrumentaallähenemise vahendite abil imiteeritud instrumentaallennu tingimustes, millele järgneb: (b) ringilt lähenemine alapunktis a toodud lennuvälja lõpplaskumissirge keskjoonest vähemalt 90° võrra erinevale maandumisrajale minimaalsel ringilt lähenemise kõrgusel. *Märkus.* Kui alapunktid a ja b ei ole lennujuhtimisega seotud põhjustel võimalikud, võib sooritada visuaalringi imiteeritud halva nähtavuse tingimustes.		P*	→			
3.8.6.	Visuaalne lähenemine		P	→			
	4. OSA						
4.	Katkestatud lähenemise protseduurid		P*	→			
4.1.	Kordusringile minek kõikide töötavate mootoritega* 3D-lennul otsusekõrgusele jõudmisel		P*	→			
4.2.	Kordusringile minek kõikide töötavate mootoritega* instrumentaallähenemise eri etappides		P*	→			
4.3.	Muud katkestatud lähenemise protseduurid		P*	→			
4.4.*	Käsitsi kordusringile minek imiteeritud kriitilise mootoririkkega pärast instrumentaallähenemise otsusekõrguse (DH, MDH või MAP) saavutamist		P*	→		M	
4.5.	Katkestatud maandumine kõikide töötavate mootoritega: — erinevatelt kõrgustelt allpool otsustuskõrgust/minimaalset laskumiskõrgust; — pärast raja puudutamist (katkestatud lähenemine) Lennukitel, mis sertifikaadi kohaselt ei ole transpordilennukid (JAR/FAR 25) või lähiliinilennukid (SFAR 23), alustatakse katkestatud		P	→			

	maandumist kõikide töötavate mootoritega allpool minimaalset suhtelist laskumiskõrgust (MDA/H) või pärast raja puudutamist.						
	5. OSA						
5. 5.1.	Maandumised Maandumine tavatingimustes* visuaalsete orientiiride abil otsusekõrguse saavutades pärast instrumentaallähenemist		P				
5.2.	Maandumine imiteeritud stabilisaatoririkkega mis tahes tasakaalustamata asendis		P	X		Üksnes FFS	
5.3.	Maandumised külgtuulega (õhusõidukil, kui võimalik)		P	→			
5.4.	Lähenemisskeemi järgimine ja maandumine väljalaskmata või osaliselt väljalastud esi- ja tagatiibadega		P	→			
5.5.	Maandumine imiteeritud kriitilise mootoririkkega		P	→		M	
5.6.	Maandumine kahe mittetöötava mootoriga: — kolme mootoriga lennukitel: keskmise ja ühe külgmise mootori rike, nii palju kui võimalik vastavalt lennukäsiraamatule ning — nelja mootoriga lennukitel: kahe ühel poolel asuva mootori rike		P	X		M Üksnes FFS (üksnes lennuek-samil)“	

c) C. jagu muudetakse järgmiselt:

i) punktid 5 ja 6 asendatakse järgmisega:

„5. Sümbolite tähendused:

P = läbitud ühepiloodikopterite tüübipädevuse väljaandmiseks nõutav kapteni- või teise piloodi koolitus ning mitmepiloodikopterite tüübipädevusmärke väljaandmiseks nõutav piloteeriva piloodi või jälgiva piloodi koolitus.

X = selleks harjutuseks ei tohi kasutada kopterit.

P → = harjutus tuleb läbi viia nõuetekohase kvalifikatsiooniga lennutreeningseadmel.

P# = koolitusele lisandub kopteri ülevaatus järelevalve all

6. Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (→).

Kasutatavaid treeningseadmeid tähistatakse järgmiste lühenditega:

FFS = lennu täisimitaator

FTD = lennuelementide imitaator

H = kopter

OTD = muu treeningseade“;

ii) punkti 12 järel esitatud tabel asendatakse järgmisega:

„ÜHE-/MITMEPILOODIKOPTERID		PRAKTILINE ÕPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid		OTD	FSTD	H	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamineeritud või kontrollitud: FSTD või H	Kontrollpiloodi initsiaalid eksami või kontrolli läbimise kohta
	1. OSA — Lennueelne ettevalmistus ja kontrollid						
1.1.	Kopteri väline visuaalne ülevaatus; elementide asukohad ja ülevaatuse eesmärk	P#	P#	P		M (kopteril sooritamise puhul)	
1.2.	Kabiini kontroll		P	→		M	
1.3.	Käivitusprotseduurid, raadio- ja navigatsiooniseadmete kontroll, side- ja navigatsioonisageduste valik ja seadmine		P	→		M	
1.4.	Ruleerimine/õhus ruleerimine vastavalt lennujuhtimisüksuse või instruktori juhistele		P	→		M	
1.5.	Stardieelsed protseduurid ja kontrollid		P	→		M	
	2. OSA — Lennumanöövrid ja -protseduurid						
2.1.	Stardid (erinevad profiilid)		P	→		M	
2.2.	Stardid ja maandumised kallakule/kallakult või külgtuulega		P	→			
2.3.	Start maksimaalse stardimassiga (tegelik või imiteeritud maksimaalne stardimass)		P	→			
2.4.	Start imiteeritud mootoririkkega vahetult enne stardi otsusepunkti (TDP) või stardi kriitilisse punkti (DPATO) jõudmist		P	→		M	
2.4.1.	Start imiteeritud mootoririkkega vahetult pärast stardi otsusepunkti (TDP) või stardi kriitilisse punkti (DPATO) jõudmist		P	→		M	

2.5.	Tõusu- ja laskumispöörangud määratud kurssidele		P	→		M	
2.5.1.	30° kallakuga pöörangud 180°–360° vasakule ja paremale üksnes mõõteriistade näitude järgi		P	→		M	
2.6.	Autorotatsiooniga laskumine		P	→		M	
2.6.1.	Ühe mootoriga kopterite puhul: — autorotatsiooniga maandumine või — võimsuse taastamine, tingimusel et taotleja on eelmisel aastal läbinud koolituse, mis hõlmas autorotatsiooniga maandumist, ning et selle kohta on tehtud instruktori allkirjaga märge taotleja lennupäevikutesse. Mitme mootoriga kopterite puhul: võimsuse taastamine.		P	→		M	
2.7.	Maandumised (erinevad profiilid)		P	→		M	
2.7.1.	Kordusringile minek või maandumine pärast imiteeritud mootoririket enne maandumise otsusepunkti (LDP) või maandumise kriitilist punkti (DPBL)		P	→		M	
2.7.2.	Maandumine pärast imiteeritud mootoririket pärast maandumise otsusepunkti (LDP) või maandumise kriitilist punkti (DPBL)		P	→		M	
	3. OSA – Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades						
3.	Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades:					M	Valida sellest osast vähemalt kolm punkti
3.1.	Mootor	P	→	→			
3.2.	Konditsioneerimisseadmed (küte/ventilatsioon)	P	→	→			
3.3.	Pitot'/staatiline süsteem	P	→	→			
3.4.	Kütusesüsteem	P	→	→			
3.5.	Elektrisüsteem	P	→	→			

3.6.	Hüdraulikasüsteem	P	→	→			
3.7.	Juhiste ja trimmerite süsteem	P	→	→			
3.8.	Jäätumisvastane ja jääeemaldussüsteem (vajaduse korral)	P	→	→			
3.9.	Autopiloot/stabiilsuse suurendamise seadmed/ direktorsüsteem	P	→	→			
3.10.	Maapinnaga kokkupõrke vältimise täiustatud süsteem (EGPWS) / kopteri reljeefi jälgimise ja hoiatussüsteem (HTAWS) (vajaduse korral)	P	→	→			
3.11.	Ilmaradar, raadiokõrgusmõõtur, transponder	P	→	→			
3.12.	Piirkondlik navigatsioonisüsteem	P	→	→			
3.13.	Telikusüsteem	P	→	→			
3.14.	Abijõuseade	P	→	→			
3.15.	Raadioseadmed, navigatsioonivahendid, mõõteriistad, lennujuhtimissüsteem	P	→	→			
	4. OSA — Eri- ja hädaolukordade protseduurid						
4.	Eri- ja hädaolukordade protseduurid					M	Valida sellest osast vähemalt kolm punkti
4.1.	Tegutsemine tulekahju korral (sealhulgas evakueerimine, vajaduse korral)		P	→			
4.2.	Suitsu tekke avastamine ja suitsu eemaldamine		P	→			
4.3.	Mootoririkked, seiskamine ja taaskäivitamine ohutul kõrgusel		P	→			
4.4.	Kütuse väljalaskmine (imiteeritud, vajaduse korral)		P	→			
4.5.	Sabatiiviku juhtimisrike (vajaduse korral)		P	→			

4.5.1.	Sabatiiviku kaotus (vajaduse korral)		P	X			
4.6.	Meeskonnaliikme tegevusvõimetus – üksnes mitmepiloodikopterite ja mitmepiloodilennul kasutatavate ühepiloodikopterite puhul		P	→			
4.7.	Jõuülekande tõrked		P	→			
4.8.	TCAS-juhtum (vajaduse korral)	P →	→	X			
4.9.	Muude hädaolukordade protseduurid vastavalt konkreetsele lennukäsiraamatule		P	→			
	5. OSA – Instrumentaallennu protseduurid (tegeliku või imiteeritud instrumentaallennuilma tingimustes sooritamiseks)						
5.1.	Start mõõteriistade näitude järgi: instrumentaallennule tuleb üle minna esimesel võimalusel pärast õhkutõusu		P*	→*			
5.1.1.	Imiteeritud mootoririke väljumisel		P*	→*		M*	
5.2.	Väljumis- ja saabumismarsruutide ning lennujuhi korralduste täpne järgimine		P*	→*		M*	
5.3.	Protseduurid ootetsoonis		P*	→*			
5.4.	3D-lennud kuni otsusekõrguseni DA/H 200 jalga (60 m) või kuni kõrgema miinimumkõrguseni, kui lähenemisprotseduur seda nõuab		P*	→*			
5.4.1.	Käsitsijuhtimine, ilma direktorsüsteemita *Märkus:* Vastavalt õhusõiduki lennukäsiraamatule (AFM) võib RNP APCH protseduuridel olla vaja kasutada autopilooti või direktorsüsteemi. Käsitsi tehtavate protseduuride valimisel võetakse arvesse selliseid piiranguid (nt lennukäsiraamatu sellise piirangu korral valides punkti 5.4.1 puhul ILS).		P*	→*		M* (välja arvatud juhul, kui harjutus 5.4.2 on sooritatud)	

5.4.2.	Käsitsijuhtimine, koos direktorsüsteemiga		P*	→*		M* (välja arvatud juhul, kui harjutus 5.4.1 on sooritatud)	
5.4.3.	Töötava autopiloodiga		P*	→*			
5.4.4.	Käsitsi, ühe mootori imiteeritud rikkega; mootoririket tuleb imiteerida lõpplähenemise ajal vahemikus enne 1 000-jalase kõrguse ületamist lennuvälja kohal kuni raja puudutamiseni või kuni katkestatud lähenemise lõpuleviimiseni		P*	→*		M*	
5.5.	2D-lennud kuni minimaalse suhtelise laskumiskõrguseni (MDA/H)		P*	→*		M*	
5.6.	Kordusringile minek kõikide töötavate mootoritega DA/H või MDA/MDH saavutamisel		P*	→*			
5.6.1.	Muud katkestatud lähenemise protseduurid		P*	→*			
5.6.2.	Kordusringile minek ühe mootori imiteeritud rikkega DA/DH või MDA/MDH saavutamisel		P*	→*		M*	
5.7.	Autorotatsioon instrumentaallennuilma tingimustes koos võimsuse taastamisega		P*	→*		M*	
5.8.	Ebaharilikest asenditest väljatulek käsitsi ja vajaduse korral väljatuleku automaatrežiimis		P*	→*		M*	
	6. OSA — Lisaseadmete kasutamine						
6.	Lisaseadmete kasutamine		P	→“			

II LISA

Määruse (EL) nr 1178/2011 VI lisa (ARA-osa) muudatused

Määruse (EL) nr 1178/2011 VI lisa muudetakse järgmiselt:

1) punkt ARA.FSTD.100 asendatakse järgmisega:

„**ARA.FSTD.100 Hindamismenetlus**

a) Lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi taotluse saamisel teeb pädev asutus järgmist:

1) kontrollib, et lennutreeningseadet käitav organisatsioon vastaks kohaldatavatele nõuetele;

2) hindab, kas valitud valideerimisandmed sobivad iga objektiivse katse toetamiseks;

3) vaatab seadmete spetsifikatsioonide loetelu läbi kohaldatavatele nõuetele vastavuse seisukohast;

4) hindab objektiivsete, funktsionaalsete ja subjektiivsete katsete abil, kas lennutreeningseade vastab kohaldatavale kvalifitseerimisalusele;

5) hindab vastavalt vajadusele lennutreeningseadme neid aspekte, mis on olulised lennumeeskonnaliikmete koolitamise, eksamineerimise ja kontrollimise menetluste puhul.

b) Pädev asutus teostab alapunkti a alapunktides 3, 4 ja 5 nimetatud toimingud lennutreeningseadme korduvhindamisel.

c) Lennutreeningseadme olulise muudatuse korral teostab pädev asutus need alapunktis a loetletud toimingute hulka kuuluvad toimingud, mida ta peab muudatuse laadi arvesse võttes asjakohaseks.

d) Pädev asutus esitab aruande ja teavitab lennutreeningseadet käitavat organisatsiooni hindamise tulemustest.

e) Kui pädev asutus leiab hindamise käigus või muul viisil tõendeid selle kohta, et lennutreeningseade ei toimi vastavalt selle kvalifitseerimisalusele või et seadmete spetsifikatsioonide loetelu sisaldab lennutreeningseadme kohta ebatäpset teavet, tõstatab pädev asutus probleemi, registreerib selle ja edastab selle kirjalikult lennutreeningseadet käitavale organisatsioonile. Kui probleemi laad ei nõua täitemeetmete kohaldamist kooskõlas punkti ARA.FSTD.135 alapunktiga b, võtab pädev asutus kõik järgmised meetmed:

1) annab organisatsioonile parandusmeetmete võtmiseks tähtaja, mis on kooskõlas probleemiga ning ei tohi ületada 30 päeva. Teatavatel asjaoludel ja sõltuvalt probleemi laadist võib pädev asutus pikendada kõnealust rakendustähtaega vastavalt pädeva asutusega kokkulepitud nõuetekohasele parandusmeetmete kavale;

2) hindab, kas organisatsiooni esitatud parandusmeetmete kava võimaldab probleemi kõrvaldada;

3) hindab, kas parandusmeetmete kava rakendamine võimaldab probleemi kõrvaldada.

f) Pädev asutus kiidab esmase hindamise tulemusel koostatud katsetamisjuhendi heaks alles pärast seda, kui kõik probleemid on pädevat asutust rahuldaval viisil lahendatud. Pärast sellist heakskiitmist saab sellest põhikatsetamisjuhend (MQTG), mis on lennutreeningseadme kvalifitseerimise ja korduvhindamiste aluseks.

g) Pädev asutus kvalifitseerib lennutreeningseadme alles pärast seda, kui ta on VII lisa punkti ORA.FSTD.120 alapunkti d kohaselt kinnitanud, et lennutreeningseadme lisaseadmed, kui need on olemas, ei kahjusta lennutreeningseadme koolitussuutlikkust.

h) Kvalifitseerimisalus ja eritingimused

1) Pädev asutus võib lennutreeningseadme kvalifitseerimisaluse puhul ette näha eritingimused, kui on täidetud VII lisa punkti ORA.FSTD.210 alapunkti a nõuded ning on tõendatud, et eritingimused tagavad kohaldatavates sertifitseerimistingimustes sätestatuga samaväärse ohutustaseme.

2) Kui pädev asutus (muu kui amet) on lennutreeningseadme kvalifitseerimisaluse suhtes kehtestanud eritingimused, teatab ta sellest viivitamata ametile. Teatele lisatakse ettenähtud eritingimuste täielik kirjeldus ning ohutushinnang, mis tõendab kohaldatavates sertifitseerimistingimustes sätestatuga samaväärse ohutustaseme saavutamist.“;

2) punkt ARA.FSTD.110 asendatakse järgmisega:

„**ARA.FSTD.110 Lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi väljaandmine**

Pädev asutus annab IV liites esitatud vormi kasutades välja lennutreeningseadme tähtajatu kvalifitseerimise sertifikaadi alles pärast seda, kui ta on lennutreeningseadet hinnanud vastavalt punktile ARA.FSTD.100 ja kontrollinud, et:

a) lennutreeningseadet käitav organisatsioon vastab kohaldatavatele VII lisa (ORA-osa) nõuetele;

b) lennutreeningseade vastab punkti ORA.FSTD.210 kohasele kohaldatavale kvalifitseerimisalusele.“;

3) punkt ARA.FSTD.115 asendatakse järgmisega:

„**ARA.FSTD.115 Lennutreeningseadme ajutine kvalifitseerimine**

a) Uute õhusõidukiprogrammide kasutuselevõtu korral, kui käesoleva alajao kohaseid lennutreeningseadme kvalifitseerimise nõudeid ei saa täita, võib pädev asutus lennutreeningseadmele välja anda ajutise kvalifikatsioonitaseme sertifikaadi.

b) Sellise ajutise kvalifitseerimise tähtaeg on kuni kolm aastat.“;

4) punkti ARA.FSTD.120 muudetakse järgmiselt:

a) alapunkti a alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) kooskõlas VII lisa punkti ORA.FSTD.105 alapunkti a alapunktides 2 ja 3 kehtestatud nõuetega viiakse järk-järgult läbi kõik põhilises katsetamisjuhendis (MQTG) kirjeldatud katsed;“

b) alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Pädev asutus viib lennutreeningseadme korduvhindamisi läbi vastavalt punktis ARA.FSTD.100 kirjeldatud menetlusele. Sellised hindamised toimuvad igal aastal. Iga 12-kuulise perioodi alguseks loetakse esmase kvalifitseerimise kuu viimane päev, kui pädev asutus ja asjaomast lennutreeningseadet käitav organisatsioon ei ole kokku leppinud teisiti. Lennutreeningseadme korduvhindamine viiakse läbi 60 päeva jooksul enne ja 30 päeva jooksul pärast iga 12-kuulise korduva ajavahemiku algust.“;

c) alapunkti c sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:

“Pädev asutus võib pikendada punkti ARA.FSTD.120 alapunktis b sätestatud lennutreeningseadme korduvhindamise perioodi kuni 36 kuuni, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:“;

5) lisatakse punkt ARA.FSTD.125:

„**ARA.FSTD.125 Lennutreeningseadme üleandmine**

a) Kui pädevat asutust teavitatakse VII lisa punkti ORA.FSTD.235 kohaselt lennutreeningseadme üleandmisest ühelt organisatsioonilt teisele, võib pädev asutus otsustada läbi viia erihindamise vastavalt lennutreeningseadme algsele kvalifitseerimisalusele, välja arvatud juhul, kui lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadist loobutakse või see tühistatakse.

b) Pädev asutus kontrollib, et vastuvõttev organisatsioon vastaks VII lisa (ORA-osa) kohaldatavatele nõuetele.

c) Kui lennutreeningseadme üleandmisega vastavalt VII lisa punktile ORA.FSTD.235 on seotud kaks pädevat asutust, kooskõlastavad need asutused üleandmise omavahel.“;

6) punkt ARA.FSTD.130 asendatakse järgmisega:

„**ARA.FSTD.130 Muudatused**

a) Kui pädev asutus saab seoses lennutreeningseadmega taotluse VII lisa punkti ORA.FSTD.110 alapunkti a kohase olulise muudatuse heakskiitmiseks, kontrollib ta kõnealuse olulise muudatuse vastavust lennutreeningseadme kvalifitseerimisalusele. Kui pädev asutus peab seda vajalikuks, võib selline kontroll hõlmata lennutreeningseadme erihindamist. Kui pädev asutus on veendunud, et lennutreeningseadme oluline muudatus vastab kvalifitseerimisalusele, kiidab asutus muudatuse heaks, välja arvatud juhul, kui lennutreeningseadet käitav organisatsioon tegutseb kooskõlas VII lisa punkti ORA.FSTD.110 alapunkti b alapunktiga 2.

b) Lennutreeningseadet käitavalt organisatsioonilt taotluse saamisel võib pädev asutus heaks kiita protseduuri, mille kohaselt kõnealune organisatsioon rakendab olulisi muudatusi, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

1) menetlus vastab VII lisa punkti ORA.FSTD.110 alapunkti b alapunkti 2 nõuetele;

2) asjaomast lennutreeningseadet käitav organisatsioon on viimase 36 kuu jooksul tõendanud, et ta on hallanud muudatusi vastavalt VII lisa punkti ORA.GEN.200 alapunkti a alapunktile 3.

c) Kui pädev asutus avastab olulise muudatuse mittevastavuse kvalifitseerimisalusele, tegutseb ta vastavalt punkti ARA.FSTD.100 alapunktile e.

d) Kui seoses lennutreeningseadme muudatusega on vaja kasutada algsest kvalifitseerimisalusest erinevat kvalifitseerimisalust, dokumenteerib pädev asutus selliste muudatuste kvalifitseerimise ja kasutatud sertifitseerimistingimused.

e) Kui vanemal lennutreeningseadmel või IX liite kohasel määratud suutlikkustähisega lennutreeningseadmel peab olema häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolituse kvalifikatsioon, tuleb erihindamisel kasutada CS-FSTD(A) versiooni 2.“;

7) punkt ARA.FSTD.135 asendatakse järgmisega:

„**ARA.FSTD.135 Lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaat – sertifikaadile piirangute kehtestamine ning selle peatamine ja tühistamine**

a) Pädev asutus vastavalt vajadusele kehtestab punkti ARA.GEN.350 kohaselt välja antud lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadile piirangud, peatab või tühistab selle muu hulgas järgmistel juhtudel:

1) lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi saamiseks esitati võltsitud dokumentaalseid tõendeid;

2) lennutreeningseadet käitav organisatsioon ei vasta enam VII lisa (ORA-osa) kohaldatavatele nõuetele.

b) Pädev asutus vastavalt vajadusele kehtestab lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadile piirangud, peatab või tühistab selle, kui ta on tõstatanud probleemi punkti ARA.FSTD.100 alapunkti e kohaselt ja kindlaks teinud, et:

1) lennutreeningseade ei vasta oma kvalifitseerimisalusele ning mittevastavus mõjutab negatiivselt koolitamist, eksamineerimist või kontrollimist;

2) lennutreeningseadet käitav organisatsioon ei esita vastuvõetavat parandusmeetmete kava hindamise käigus või muul viisil tõstatatud probleemi(de) lahendamiseks ega rakenda parandusmeetmeid pädevat asutust rahuldaval viisil ega punkti ARA.FSTD.100 alapunkti e kohaselt heaks kiidetud ajavahemiku jooksul.“;

8) punkt ARA.FSTD.140 asendatakse järgmisega:

„**ARA.FSTD.140 Andmete säilitamine**

Lisaks punkti ARA.GEN.220 kohaselt nõutavatele andmetele säilitab ja ajakohastab pädev asutus kõike järgmist:

a) dokumendid, mis on seotud tema järelevalve all olevate kvalifitseeritud lennutreeningseadmete esma-, korduv- või erihindamisega, sealhulgas selliste hindamiste kavandamise, läbiviimise ja tulemustega;

b) seadmete spetsifikatsioonide loetelu.“;

9) IV liide asendatakse järgmisega:

„VI LISA (ARA-osa) IV liide — Lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaat

Euroopa Liit (*)

[pädev asutus]

LENNUTREENINGSEADMETE (FSTD) KVALIFITSEERIMISE SERTIFIKAAT

Vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 1178/2011 ning allpool sätestatud tingimustel kinnitab [pädev asutus] käesolevaga, et

LENNUTREENINGSEADE [IDENTIFIKAATOR]

[LENNUTREENINGSEADME TOOTJA JA SEERIANUMBER],
mis asub
[SEADME ASUKOHT]
ja mida käitab
[KVALIFITSEERIMISE SERTIFIKAADI OMANIK],

vastab kvalifikatsiooninõuetele, mis on sätestatud seadme suhtes kohaldatavas peamises alusdokumendis ja määruse (EL) nr 1178/2011 VII lisas (ORA-osa), arvestades lennutreeningseadme spetsifikatsioone, mis on lisatud käesolevale dokumendile,

Käesolev kvalifitseerimise sertifikaat kehtib tingimusel, et lennutreeningseade vastab kvalifitseerimisaluse kohaldatavatele nõuetele ja kvalifitseerimise sertifikaadi omanik vastab ORA-osa kohaldatavatele nõuetele ning sertifikaadist ei ole loobutud, seda ei ole asendatud teise sertifikaadiga, peatatud või tühistatud.

Algse väljaandmise kuupäev:
Muutmine:
Muutmise kuupäev:
[Pädev asutus] nimel
Allkiri:

(*) ELi mittekuuluvate riikide või EASA puhul sõnad „Euroopa Liit“ välja jätta.
EASA vorm 145, versioon 3 – lk1/2

LENNUTREENINGSEADME KVALIFITSEERIMISE SERTIFIKAAT [Viide]

LENNUTREENINGSEADME SPETSIFIKATSIOONID

A.	Peamine alusdokument	
B.	(Ainult vanemate lennutreeningseadmete puhul) Lennutreeningseadme tüüp ja tase Õhusõiduki rühm/tüüp/tüüp ja variant	
C.	Lisavõimalused:	
D.	Piirangud:	
E.	Märkused:	

LENNUTREENINGSEADME SUUTLIKKUSTÄHIS (FCS)

F.	LENNUTREENINGSEADME FUNKTSIOON	TÕETRUUDUSE TASE	IMITEERITAV ÕHUSÕIDUK
1.	Piloodikabiini seadmete paigutus ja ülesehitus (FDK)		
2.	Juhtimisseadmete jõud ja riistvara (CLH)		
3.	Juhtimissüsteemide käitamine (CLO)		
4.	Õhusõiduki süsteemid (SYS)		
5.	Toimivus ja maapealne juhtimine (GND)		
6.	Toimivus ja juhtimisvõtted pinnaefekti tekkimisel (IGE)		
7.	Toimivus ja juhtimisvõtted pinnaefekti lõppemisel (OGE)		
8.	Heliga seotud märguanded (SND)		
9.	Vibratsiooniga seotud märguanded (VIB)		
10.	Liikumisega seotud märguanded (MTN)		
11.	Visuaalsed märguanded (VIS)		
12.	Navigeerimine (NAV)		
13.	Atmosfäär ja ilm (ATM)		
14.	Käitamiskohad ja maastik (OST)		

EASA vorm 145, versioon 3 – lk 2/2

Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifitseerimise sertifikaadi väljaandmise juhised

a) Lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi jaoks kasutatakse EASA vormi 145.

See dokument peab sisaldama lennutreeningseadme spetsifikatsiooni ja, kui see on kohaldatav, suutlikkustähist või määratud suutlikkustähist, vajaduse korral koos kõikide asjaomase lennutreeningseadme suhtes kohaldatavate piirangutega.

b) kvalifitseerimise sertifikaat trükitakse inglise keeles ning pädeva asutuse määratud muu(de)s keel(t)es.

c) Eraldi kvalifitseerimissertifikaadid antakse välja järgmise kohta:

1) iga suutlikkustähis või määratud suutlikkustähis;

2) suuremate vahetatavate koostude puhul piloodikabiini ja platvormi kõik kombinatsioonid;

3) suuremate vahetatavate koostude puhul kõik lennutreeningseadmena kasutatavad piloodikabiinid.

Lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadile märgitakse piloodikabiini seerianumber.

d) Iga piloodikabiini ja platvormi identifitseerimiseks kasutatakse seerianumbri silte ning igal piloodikabiini ja platvormi kombinatsioonil peab olema kvalifitseerimise sertifikaat, millel on üks lennutreeningseadme seerianumber, mis sisaldab piloodikabiini ja platvormi identifitseerimis-/seerianumbrit.

e) Kuni suutlikkustähist või määratud suutlikkustähist ei muudeta, ei nõuta ühel lennutreeningseadmel olevate erinevate mootorikomplektide ja vahelduvate tõukejõunäitajate puhul eraldi kvalifitseerimise sertifikaate.

f) Sama lennutreeningseadme erinevate seadmete, näiteks avioonikaseadmete puhul ei nõuta eraldi kvalifitseerimise sertifikaate. Suured erinevused avioonikas võivad siiski kaasa tuua õhusõidukivariante, mis võivad nõuda eraldi tarkvara laadimist. Sel juhul antakse välja eraldi lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadid.

g) kvalifitseerimise sertifikaadil märgitud lennutreeningseadmel peab olema tähtkood ja sellele järgnev seerianumber. Tähtkood peab viitama väljaandvale pädevale asutusele.

h) Tabelis „Lennutreeningseadme spetsifikatsioonid“ määratletakse lennutreeningseade alusdokumendi abil, mis on määratletud põhilises katsetamisjuhendis ja milles on vajaduse korral märgitud kõik asjaomase lennutreeningseadme suhtes kohaldatavad piirangud. Vanema lennutreeningseadme puhul esitatakse lennutreeningseadme spetsifikatsiooni tabelis kõik järgmised andmed:

1) lennutreeningseadme tüüp ja tase;

2) imiteeritud õhusõiduki tüüp või tüüp ja variant või rühm (nt õhusõiduki kategooria, mootori konfiguratsioon, keerisjälje kategooria (vastavalt vajadusele)).

i) Pädev asutus täpsustab tabeli „Lennutreeningseadme spetsifikatsioon“ jaotises „Lisavõimalused“, et lennutreeningseade, millel on suutlikkustähis või määratud suutlikkustähis, on kvalifitseeritud lennumeeskonna koostööks, kui on täidetud mõlemad järgmised tingimused:

1) lennutreeningseade vastab lennumeeskonna koostöö nõuetele, mis on kindlaks määratud kohaldatavas alusdokumendis;

2) lennutreeningseadmel on suutlikkustähis või määratud suutlikkustähis, mis on võrdne järgmises tabelis esitatutega või nendest suurem:

	1. Piloodikabiini seadmete paigutus ja ülesehitus	2. Juhtimisseadmete jõud ja riistvara	3. Juhtimissüsteemide käitamine	4. Õhusõiduki süsteemid	5. Toimivus ja maapealne juhtimine	6. Toimivus ja juhtimisvõtted pinnaefekti tekkimisel	7. Toimivus ja juhtimisvõtted pinnaefekti lõppemisel	8. Heliga seotud märguanded	9. Vibratsiooniga seotud märguanded	10. Liikumisega seotud märguanded	11. Visuaalsed märguanded	12. Navigeerimine	13. Atmosfäär ja ilm	14. Käitamiskohad ja maastik
Lennuki lennutreening-seade	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
Kopteri lennutreening-seade	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G

j) Pädev asutus täpsustab tabelis „Lennutreeningseadme spetsifikatsioon“ jaotises „Lisavõimalused“, et lennuki lennutreeningseade vastab häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolituse nõuetele, ning märgib, kas tegemist on varisemisele lähenemise või täieliku varisemisega.

k) Tabelis „Lennutreeningseadme suutlikkustähis“ määratletakse lennutreeningseade selle suutlikkustähisega, välja arvatud juhul, kui tegemist on vanema lennutreeningseadmega. Artikli 10b lõike 2 punkti a alapunkti i alapunkti 1 ja artikli 10b lõike 2 punkti a alapunkti ii alapunkti 1 kohaldamisalasse kuuluva lennutreeningseadme puhul kantakse tabelisse „Lennutreeningseadme suutlikkustähis“ määratud suutlikkustähis vastavalt VI lisa (ARA-osa) IX liitele.

l) suutlikkustähiste kandmine lennutreeningseadmete kvalifitseerimise sertifikaatidele

1) Kui lennutreeningseadme kvalifitseerimisprotsessi käigus valideeritakse taotluses deklareeritud suutlikkustähis, kantakse lennutreeningseadme asjaomase funktsiooni tõetruuduse tasemed (N, G, R või S) lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi tabeli „Lennutreeningseadme suutlikkustähis“ veergu „Tõetruuduse tase“ kordamööda iga funktsiooni kaupa. Tõetruuduse tasemed määratletakse järgmiselt:

i) spetsiifiline (S) – lennutreeningseadme konkreetse funktsiooni kõrgeim tõetruuduse tase;

ii) representatiivne (R) – lennutreeningseadme konkreetse funktsiooni keskmine tõetruuduse tase;

iii) geneeriline (G) – lennutreeningseadme konkreetse funktsiooni madalaim tõetruuduse tase;

iv) puuduv (N) tähendab üht järgmistest:

a) lennutreeningseadme funktsioon on paigaldamata, ei tööta või seda ei ole võimalik koolitamisel kasutada;

b) funktsioon on paigaldatud, kuid ei ole nõutav, ning sel juhul ei tohi see häirida ega kahjustada seadme muid kavandatud kasutusalaga seotud funktsioone.

2) Kui suutlikkustähise funktsioon ei ole kvalifitseeritava lennutreeningseadme puhul kohaldatav või kättesaadav, märgitakse veergu „Tõetruuduse tase“ „N“.

3) Kui lennutreeningseadme funktsioon „Õhusõiduki süsteemid“ kajastab erinevaid erineva tõetruuduse tasemega õhusõidukisüsteeme, märgitakse asjaomasesse veergu kõrgeim tõetruuduse tase ja tähistatakse see tärniga (*). Imiteeritud õhusõidukisüsteemid ja nende tõetruuduse tase kantakse seadmete spetsifikatsioonide loetellu. Sellisel juhul tehakse veergu „Märkused“ järgmine märge: „Kõiki õhusõiduki süsteeme ei imiteerita ja/või need ei ole samal tõetruuduse tasemel. Palun vaadake seadmete spetsifikatsioonide loetelu.“

4) Kui lennutreeningseadme funktsioon „Juhtimisseadmete jõud ja riistvara“ kajastab eri tõetruuduse tasemega juhtimisseadmeid, märgitakse asjaomasesse veergu kõrgeim tõetruuduse tase ja tähistatakse see tärniga (*). Imiteeritud juhtimisseadmete jõud ja riistvara ning nende tõetruuduse tase kantakse seadmete spetsifikatsioonide loetellu. Sellisel juhul tehakse veergu „Märkused“ järgmine märge: „Kõiki juhtimisseadmete jõude ja riistvara ei imiteerita ja/või need ei ole samal tõetruuduse tasemel. Palun vaadake seadmete spetsifikatsioonide loetelu.“

5) Punkti ARA.FSTD.115 kohase ajutise kvalifitseerimise puhul märgitakse kvalifitseerimise sertifikaadile tõetruuduse tase ja tabeli „Lennutreeningseadme suutlikkustähis“ veerus „Tõetruuduse tase“ tehakse asjaomaste funktsioonide juurde märge „Ajutine“.

m) suutlikkustähise ja määratud suutlikkustähise kandmine lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadile

Õhusõiduki imitatsioonifunktsioonide (1–7) ja/või märguannetega seotud funktsioonide (8–9) puhul tehakse lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi tabeli „Lennutreeningseadme suutlikkustähis“ veergu „Imiteeritud õhusõiduk“ märge selle kohta, missugust õhusõidukit või õhusõidukeid imiteeritakse. Iga funktsiooni puhul täpsustatakse imiteeritud õhusõiduki kohta järgmine:

i) kui tõetruuduse tase on „S“: õhusõiduki tüüp ja variant (mark, mudel ja seeria);

ii) kui tõetruuduse tase on „R“: õhusõiduki tüüp (mark ja mudel);

iii) kui tõetruuduse tase on „G“: õhusõiduki rühm, märkides kõik järgmised andmed:

a) õhusõiduki kategooria;

b) mootorikonfiguratsioon;

c) keerisjälje kategooria funktsioonide puhul, mille korral see on asjakohane.“;

10) lisatakse IX liide (Lennutreeningseadme määratud suutlikkustähis):

„VI lisa (ARA-osa) IX liide

Lennutreeningseadme määratud suutlikkustähis

Kui artiklis 10b viidatakse käesolevale liitele, määravad pädevad asutused lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaate uuesti välja andes suutlikkustähise järgneva tabeli kohaselt. Kui veerus A loetletud lennutreeningseade vastab sama rea veerus B sätestatud alusdokumendi nõuetele ja selle suhtes ei kohaldata piiranguid, saab ta kõnealuse rea veerus C täpsustatud määratud suutlikkustähise.

	(A)	(B)	(C)													
			MÄÄRATUD SUUTLIKKUSTÄHIS													
	Lennutreening-seadme tase	Alusdokument	1. Piloodikabiini seadmete paigutus ja ülesehitus	2. Juhtimisseadmete jõud ja riistvara	3. Juhtimissüsteemide käitamine	4. Õhusõiduki süsteemid	5. Toimivus ja maapealne juhtimine	6. Toimivus ja juhtimisvõtted pinnaefekti tekkimisel	7. Toimivus ja juhtimisvõtted pinnaefekti lõppemisel	8. Heliga seotud märguanded	9. Vibratsiooniga seotud märguanded	10. Liikumisega seotud märguanded	11. Visuaalsed märguanded	12. Navigeerimine	13. Atmosfäär ja ilm	14. Käitamiskohad ja maastik
1)	FFS tase D	JAR-STD 1A muudatus 3 (või hilisem) koos häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolituse kvalifikatsiooniga CS-FSTD(A) versiooni 2 alusel	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
2)	FFS tase D	JAR-STD 1A muudatus 3 (või hilisem)	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
			Piirang: häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolitamine, eksamineerimine ja kontrollimine puudub													
3)	FFS tase C	JAR-STD 1A muudatus 3 (või hilisem) koos häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolituse kvalifikatsiooniga CS-FSTD(A) versiooni 2 alusel	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
4)	FFS tase C	JAR-STD 1A muudatus 3 (või hilisem)	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	S
			Piirang: häireolukorra ennetamise ja lahendamise koolitamine, eksamineerimine ja kontrollimine puudub													
5)	FFS tase B	JAR-STD 1A muudatus 3 (või hilisem)	S	R	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	G

6)	FFS tase A	JAR-STD 1A muudatus 3 (või hilisem)	S	R	S	S	G	G	G	G	G	G	G	S	G	G
7)	FTD tase 2	JAR-STD 2A algne väljaanne (või hilisem)	S	R	S	S	N	G	G	G	N	N	N	S	N	N
8)	FNPT II tase MCC	JAR-STD 3A muudatus 1 (või hilisem)	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
9)	FNPT II tase	JAR-STD 3A muudatus 1 (või hilisem)	G	G	G	G	G	G	G	G	N	N	G	R	G	G
10)	FNPT I tase	JAR-STD 3A muudatus 1 (või hilisem)	G	G	G	N	N	N	G	N	N	N	N	R	N	N
11)	FFS tase D	JAR-STD 1H algne väljaanne (või hilisem)	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
12)	FFS tase C	JAR-STD 1H algne väljaanne (või hilisem)	S	S	S	S	S	S	S	R	R	S	R	S	S	R
13)	FFS tase B	JAR-STD 1H algne väljaanne (või hilisem)	S	S	S	S	R	R	R	G	R	R	G	S	G	R
14)	FFS tase A	JAR-STD 1H algne väljaanne (või hilisem)	S	R	S	S	G	G	G	G	G	G	G	S	G	G
15)	FTD tase 3 MCC	JAR-STD 2H algne väljaanne (või hilisem)	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
16)	FTD tase 3	JAR STD 2H algne väljaanne (või hilisem)	R	R	R	S	G	R	R	G	N	N	R	S	R	R
17)	FTD tase 2 MCC	JAR STD 2H algne väljaanne (või hilisem)	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R
18)	FTD tase 2	JAR STD 2H algne väljaanne (või hilisem)	R	R	R	S	G	G	G	G	N	N	R	S	G	R

19)	FNPT III tase MCC	JAR-STD 3H algne väljaanne (või hilisem)	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
20)	FNPT III tase	JAR-STD 3H algne väljaanne (või hilisem)	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	R
21)	FNPT II tase MCC	JAR-STD 3H algne väljaanne (või hilisem)	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
22)	FNPT II tase	JAR-STD 3H algne väljaanne (või hilisem)	R	G	R	G	G	G	G	G	N	N	R	R	G	G
23)	FNPT I tase	JAR-STD 3H algne väljaanne (või hilisem)	G	G	G	N	N	N	N	N	N	N	N	R	N	N“

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/781/oj

III LISA

Määruse (EL) nr 1178/2011 VII lisa (ORA-osa) muudatused

Määruse (EL) nr 1178/2011 VII lisa muudetakse järgmiselt:

1) punkti ORA.ATO.135 alapunkti b alapunkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) lennutreeningseadme (FSTD) spetsifikatsioonide ning vastava koolitusprogrammi kooskõla lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi ja seadmete spetsifikatsioonide loetelu alusel;“

2) punkt ORA.FSTD.100 asendatakse järgmisega:

„**ORA.FSTD.100 Üldist**

a) Lennutreeningseadet (FSTD) käitav organisatsioon peab pädevale asutusele tõendama, et ta on kehtestanud GEN-alajao II jaotise kohase juhtimissüsteemi. Tõendamise käigus veendutakse, kas taotleja on otse või lepingu abil suuteline säilitama lennutreeningseadme kohaldatavas kvalifitseerimisaluses ette nähtud lennutehnilisi omadusi, funktsioone ja muid omadusi ning kontrollima lennutreeningseadme paigaldust.

b) Lennutreeningseadet käitav organisatsioon peab pädevale asutusele esitama dokumendid, mis kirjeldavad käesoleva määrusega kehtestatud nõuete täitmise kavandatavaid viise. Sellised dokumendid sisaldavad menetlust, milles kirjeldatakse seadmete spetsifikatsioonide loetelu koostamist ja haldamist.

c) Kui pädev asutus teatab lennutreeningseadet käitavale organisatsioonile, et lennutreeningseade ei vasta VI lisa punkti ARA.FSTD.100 alapunkti e kohasele kvalifitseerimisalusele, teeb organisatsioon järgmist:

1) koostab kõigi probleemide lahendamiseks parandusmeetmete kava ning korduvate, süsteemsete või kriitiliste probleemide puhul teeb kindlaks mittevastavus(t)e juurpõhjuse;

2) esitab parandusmeetmete kava, mida rakendatakse pädevat asutust rahuldaval viisil ja VI lisa punkti ARA.FSTD.100 alapunkti e alapunktis 1 kindlaks määratud ajavahemiku jooksul;

3) tõendab parandusmeetmete rakendamist pädevat asutust rahuldaval viisil, esitades asjakohased tõendid.

d) Lennutreeningseadet käitav organisatsioon esitab pädevale asutusele igal aastal lennutreeningseadme parameetrid, et tõendada lennutreeningseadme lennutehnilisi omadusi, kasutamist ja muid omadusi.“;

3) punkt ORA.FSTD.105 asendatakse järgmisega:

„**ORA.FSTD.105 Lennutreeningseadme kvalifikatsiooni säilitamine**

a) Lennutreeningseadet käitav organisatsioon teeb lennutreeningseadme kvalifikatsiooni säilitamiseks kõike järgmist:

1) hoiab lennutreeningseadet seisundis, milles see järjepidevalt toimib kvalifitseerimisaluse kohaselt, sealhulgas tehes funktsioonide lennueelset kontrolli 24 tunni jooksul enne lennutreeningseadme kasutamist koolitamisel, eksamineerimisel või kontrollimisel;

2) teeb 12-kuulise tsükli jooksul järk-järgult kõik põhilises katsetamisjuhendis sisalduvad objektiivsed katsed. Nende katsete tulemusi hinnatakse, need kuupäevastatakse, märgitakse analüüsituks ja neid säilitatakse vastavalt punktile ORA.FSTD.240, et tõendada jätkuvat vastavust lennutreeningseadme kvalifitseerimisalusele;

3) teeb 24-kuulise tsükli jooksul järk-järgult kõik põhilises katsetamisjuhendis sisalduvad funktsionaalsed ja subjektiivsed katsed. Iga väljumise tulemused peavad vastama kõigile järgmistele nõuetele:

i) neile on lisatud kinnitus, et lennutreeningseadet on katsetatud;

ii) need tõendavad, et lennutreeningseade vastab jätkuvalt kvalifitseerimisalusele;

iii) neid säilitatakse punkti ORA.FSTD.240 kohaselt;

4) säilitab lennutreeningseadme riist- ja tarkvara tervikluse ning kehtestab andmebaasihaldust hõlmava konfiguratsiooni kontrollisüsteemi ja haldab seda.

b) Kui alapunkti a alapunktides 2 ja 3 osutatud katsete käigus tuvastatakse mittevastavus, rakendab organisatsioon selle kõrvaldamiseks parandusmeetmeid. Tõendeid rakendatud parandusmeetmete kohta säilitatakse vastavalt punktile ORA.FSTD.240.

c) Kui organisatsioon kavatseb lennutreeningseadme pikaks ajaks aktiivsest kasutusest kõrvaldada, teeb ta järgmist:

1) teavitab pädevat asutust;

2) kehtestab sobivad kontrollid ajavahemikuks, mil lennutreeningseade on aktiivsest kasutusest kõrvaldatud.

Organisatsioon lepib pädeva asutusega kokku aktiivsest kasutusest kõrvaldamise, hoiustamise ja taaskasutuselevõtu kava, et tagada võimalus lennutreeningseadme aktiivse kasutamise jätkamiseks algsel kvalifikatsioonitasemel.“;

4) punkt ORA.FSTD.110 asendatakse järgmisega:

„**ORA.FSTD.110 Muudatuste haldamine**

a) Lennutreeningseadme muudatust, mis mõjutab mis tahes järgmist elementi, käsitatakse olulise muudatusena ja seda rakendatakse vastavalt alapunktis b sätestatud tingimustele ning kooskõlas alapunktidega c, d, e ja, kui see on kohaldatav, alapunktiga f:

1) lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaat;

2) lennutreeningseadme kvalifikatsiooni mis tahes muudatused, mis mõjutavad koolitamist, eksamineerimist või kontrollimist.

b) Lennutreeningseadet käitav organisatsioon võib lennutreeningseadet oluliselt muuta ainult juhul, kui on täidetud üks järgmistest tingimustest:

1) pädev asutus kiidab muudatuse heaks vastavalt VI lisa punkti ARA.FSTD.130 alapunktile a;

2) organisatsioon haldab muudatust vastavalt menetlusele, mille pädev asutus on heaks kiitnud kooskõlas VI lisa punkti ARA.FSTD.130 alapunktiga b. Kõnealune menetlus peab hõlmama kõike järgmist:

i) iga olulise muudatuse ulatus;

ii) muudatuse haldamine;

iii) pädeva asutuse teavitamine.

c) Lennutreeningseade olulise muudatuse korral võtab lennutreeningseadet käitav organisatsioon kõik järgmised meetmed:

1) valmistab ette mis tahes muudatuse, sealhulgas kõik kohaldatavad objektiivsed, funktsionaalsed ja subjektiivsed katsed, et teha kindlaks algsetele kvalifitseerimiskriteeriumidele avalduv mõju, ning hindab neid muudatusi;

2) taotleb eelnevat heakskiitu ja esitab pädevale asutusele alapunkti c alapunktis 1 nimetatud toimingutega seotud dokumendid ja mis tahes muud asjakohased dokumendid, välja arvatud juhul kui lennutreeningseadet käitaval organisatsioonil on õigus tegutseda kooskõlas alapunkti b alapunktiga 2;

3) haldab lennutreeningseadme mis tahes muudatust vastavalt oma juhtimissüsteemile;

4) kinnitab pädevale asutusele, et lennutreeningseade vastab muudatuse rakendamisel selle kvalifitseerimisalusele.

d) Lennutreeningseadet käitav organisatsioon kehtestab lennutreeningseadme kõigi muudatuste kindlaksmääramise, hindamise ning käitatavasse lennutreeningseadmesse sisseviimise süsteemi, mis hõlmab eelkõige järgmist:

1) koolitamiseks, eksamineerimiseks ja kontrollimiseks vajalikud õhusõidukiga seotud muudatused, olenemata sellest, kas need on lennukõlblikkust käsitlevas direktiivis sätestatud või mitte;

2) lennutreeningseadme muudatused, mis mõjutavad suutlikkustähist või määratud suutlikkustähist, kvalifitseerimise sertifikaati, seadmete spetsifikatsioonide loetelu, põhilist katsetamisjuhendit või lennutreeningseadme riist- või tarkvara või mõlemaid, sealhulgas liikumis- ja visuaalsüsteemi, juhtimist, lennutehnilisi omadusi ja süsteemide käitamist;

3) lennutreeningseadme mis tahes muud muudatused, mis on olulised koolitamise, eksamineerimise ja kontrollimise seisukohast, ning haldab seda.

e) Lennutreeningseadet käitav organisatsioon valideerib:

1) põhilise katsetamisjuhendi mis tahes muudatused ja suurte muudatuste korral teavitab pädevat asutust;

2) seadmete spetsifikatsioonide loetelu mis tahes muudatused ja suurte muudatuste korral esitab pädevale asutusele ajakohastatud seadmete spetsifikatsioonide loetelu.

f) Kui alapunkti b alapunkti 2 kohaselt hallatavat lennutreeningseadet muudetakse nii, et see mõjutab kvalifitseerimise sertifikaati, taotleb lennutreeningseadet käitav organisatsioon pädevalt asutuselt uue kvalifitseerimise sertifikaadi väljaandmist.“;

5) punkt ORA.FSTD.115 asendatakse järgmisega:

„**ORA.FSTD.115 Paigaldamine**

a) Lennutreeningseadet (FSTD) käitav organisatsioon tagab, et:

1) lennutreeningseade paigutatakse sobivasse keskkonda, kus on tagatud selle ohutu kasutamine ja töökindlus;

2) kõigile lennutreeningseadme kasutajatele ja hooldustöötajatele tutvustatakse lennutreeningseadme ohutusaspekte, et nad oleksid teadlikud kõikidest lennutreeningseadmega seotud ohutusvahenditest ja hädaolukorra ohutusprotseduuridest;

3) lennutreeningseade ja selle paigaldus vastab kohalikele tervisekaitse- ja ohutusnõuetele;

4) kvalifitseerimise sertifikaat ja seadmete spetsifikatsioonide loetelu on kuvatud ja kättesaadav kõigile lennutreeningseadme kasutajatele ja ametiasutustele.

b) Lennutreeningseadme ohutusvahendite, näiteks hädaseiskamispidemete ja avariivalgustuse hindamine on osa organisatsiooni juhtimissüsteemist ning seda kontrollitakse vähemalt kord aastas ja kontrollitulemusi säilitatakse, et tagada ohutu käitamine.“;

6) punkt ORA.FSTD.120 asendatakse järgmisega:

„**ORA.FSTD.120 SEADMETE SPETSIFIKATSIOONIDE LOETELU**

a) Lennutreeningseadet käitav organisatsioon koostab iga lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi jaoks seadmete spetsifikatsioonide loetelu ja haldab seda.

b) Seadmete spetsifikatsioonide loetelu peab sisaldama täpset ja põhjalikku teavet lennutreeningseadme kvalifikatsiooni ja kvalifitseerimisaluse, paigaldatud seadmete, võimaluste ja spetsifikatsioonide kohta ning selle konstruktsioon peab võimaldama kõike järgmist:

1) lennutreeningseadme ettenähtud kasutuseks sobivuse hindamine;

2) lennutreeningseadme hindamine vastavalt VI lisa punktile ARA.FSTD.100;

3) lennutreeningseadme kvalifikatsiooni pikendamine vastavalt punktile ORA.FSTD.105.

c) Lennutreeningseadet käitav organisatsioon kontrollib, et alapunktis b osutatud seadmete spetsifikatsioonide loetelus sisalduv teave on täpne ja põhjalik ning valideerib selle.

d) Lennutreeningseadet käitav organisatsioon lisab lennutreeningseadmele lisaseadmeid, mille puhul kvalifitseerimine ei ole nõutav, üksnes juhul, kui ta jõuab pärast hindamist järeldusele, et sellised seadmed ei kahjusta koolitamist.“;

7) punkt ORA.FSTD.200 asendatakse järgmisega:

„**ORA.FSTD.200 Lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi taotlus**

Lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi taotluse esitab pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil lennutreeningseadet käitav organisatsioon. Taotlus peab sisaldama kõike järgmist.

a) Algne taotlusvorm, millele lisatakse kõik järgmised dokumendid:

1) valitud valideerimisandmete tabel, milles esitatakse iga objektiivse katse kordumatu andmeallikas;

2) seadmete spetsifikatsioonide loetelu;

b) kinnitus selle kohta, et lennutreeningseadet käitav organisatsioon on lennutreeningseadme puhul teostanud kõik nõutavad objektiivsed katsed ja et asjaomane lennutreeningseade vastab kohaldatava kvalifitseerimisaluse kriteeriumidele, ning katsetamisjuhend, sealhulgas valideerimisandmete tegevuskava ja tehniline aruanne;

c) kinnitus, et täidetud on järgmised nõuded:

1) kõik objektiivsed, funktsionaalsed ja subjektiivsed katsed on lõpule viidud ning taotletud suutlikkustähise üldnõuded on täidetud;

2) lennutreeningseade vastab kohaldatavatele nõuetele ja imiteeritud õhusõidukile või õhusõiduki rühmale kõigi lennutreeningseadme funktsioonide lõikes.“;

8) punkti ORA.FSTD.210 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) Sama kvalifitseerimisalust kohaldatakse lennutreeningseadme edasistel korduvhindamistel, välja arvatud juhul kui lennutreeningseadme muudatus nõuab teistsuguse kvalifitseerimisaluse kasutamist.“;

9) punkti ORA.FSTD.225 muudetakse järgmiselt:

a) alapunkti b sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Kui pädev asutus on pikendanud lennutreeningseadme korduvhindamise perioodi vastavalt VI lisa (ARA-osa) punkti ARA.FSTD.120 alapunktile c, määrab organisatsioon vastavalt VI lisa punkti ARA.FSTD.120 alapunktile b piisava kogemusega isiku või isikute rühma, kes teeb 60 päeva jooksul enne ja 30 päeva jooksul pärast iga 12-kuulise korduva ajavahemiku algust kõike järgmist:“;

b) alapunkt c jäetakse välja;

10) punkt ORA.FSTD.230 jäetakse välja;

11) punkt ORA.FSTD.235 asendatakse järgmisega:

„**ORA.FSTD.235 Lennutreeningseadme üleandmine**

a) Lennutreeningseadet käitava organisatsiooni muutumisel:

1) teavitab vastuvõttev organisatsioon sellest eelnevalt pädevat asutust, et leppida kokku lennutreeningseadme üleandmise kava;

2) teavitab üleandev organisatsioon pädevat asutust enne üleandmist ja lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadist loobumisel.

b) Kui lennutreeningseade ei vasta enam kvalifitseerimisalusele, taotleb organisatsioon lennutreeningseadmele uut kvalifitseerimise sertifikaati.“;

12) punkt ORA.FSTD.240 asendatakse järgmisega:

„**ORA.FSTD.240 Andmete säilitamine**

Lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi omanik säilitab kõik järgmised andmed:

a) kõik lennutreeningseadme kvalifitseerimisalust ja taset kirjeldavad ning tõendavad dokumendid, sealhulgas suutlikkustähis või määratud suutlikkustähis (vajaduse korral) ja lennutreeningseadme algne seadmete spetsifikatsioonide loetelu, lennutreeningseadme kogu kasutusaja jooksul;

b) põhilise katsetamisjuhendi ja seadmete spetsifikatsioonide loetelu asendatud versioonid lennutreeningseadme kogu kasutusaja jooksul;

c) iga lennutreeningseadme ning selle vastavushindamisega seotud korduvad dokumendid ja aruanded, vähemalt viis aastat.“

IV LISA

Määruse (EL) nr 1178/2011 VIII lisa (DTO-osa) muudatused

Määruse (EL) nr 1178/2011 VIII lisa punktile DTO.GEN.240 lisatakse alapunkt aa:

„aa) Deklaratsiooni esitanud koolitusorganisatsioon kasutab lennutreeningseadmeid vastavalt alapunktile a üksnes juhul, kui ta tõendab pädevale asutusele lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi ja seadmete spetsifikatsioonide loetelu alusel, et lennutreeningseadme spetsifikatsioonid on asjaomase koolitusprogrammi seisukohast piisavad.“

V LISA

Määruse (EL) nr 965/2012 I lisa („Mõisted“) muudatused

Määruse (EL) nr 965/2012 I lisa muudetakse järgmiselt:

1) mõiste 50 asendatakse järgmisega:

„50. „lennutreeningseade (FSTD)“ – pilootide koolitamise, eksamineerimise ja kontrollimise seade, mille kvalifitseerimise sertifikaadil on lennutreeningseadme suutlikkustähis või määratud lennutreeningseadme suutlikkustähis, või vanem lennutreeningseade;“;

2) lisatakse mõisted 144 ja 145:

„144) „vanem lennutreeningseade (FSTD)“ – lennutreeningseade, mille kvalifitseerimise sertifikaadil puudub suutlikkustähis või määratud suutlikkustähis, ning mis on üks järgmistest:

a) lennukite puhul lennu täisimitaator (FFS), lennuelementide imitaator (FTD), lennuimitaator (FNPT) või instrumentaallennu esmaimitaator (BITD);

b) kopterite puhul lennu täisimitaator (FFS), lennuelementide imitaator (FTD) või lennuimitaator (FNPT);

145) „seadmete spetsifikatsioonide loetelu (ESL)“ – lennutreeningseadme kvalifikatsiooni hulka kuuluv loetelu, mis annab täpset ja põhjalikku teavet seadme kvalifikatsiooni ja kvalifitseerimisaluse, paigaldatud seadmete, suutlikkuse ja spetsifikatsioonide kohta.“

VI LISA

Määruse (EL) nr 965/2012 III lisa (ORO-osa) muudatused

Määruse (EL) nr 965/2012 III lisa punkti ORO.FC.145 alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) Käitaja peab kasutama sobivat lennutreeningseadet, mis vastab kõigile järgmistele nõuetele:

1) see on kvalifitseeritud vastavalt määrusele (EL) nr 1178/2011;

2) see kujutab võimalikult täpselt käitaja kasutatavat õhusõidukit;

3) seda kasutatakse konkreetseks harjutuseks üksnes juhul, kui lennutreeningseadmel on selle harjutuse käigus asjaomase õhusõiduki imiteerimiseks vajalikud funktsioonid ja vastavad tõetruuduse tasemed, mis võimaldavad lennumeeskonna liikmel arendada või säilitada õhusõiduki ohutuks, tulemuslikuks ja tõhusaks käitamiseks nõutavat pädevust.

Käitaja kontrollib lennutreeningseadme ettenähtud kasutuseks sobivust lennutreeningseadme kvalifitseerimise sertifikaadi ja seadmete spetsifikatsioonide loetelu alusel.

Kui käesoleva määruse nõuded on seotud lennutreeningseadme konkreetsete tüüpide ja tasemetega, võib käitaja kasutada lennutreeningseadmeid kooskõlas määruse (EL) nr 1178/2011 I lisa (FCL-osa) punktiga FCL.036.

Lennutreeningseadme ja õhusõiduki erinevusi kirjeldatakse ja käsitletakse vastavalt vajadusele tutvustuse või koolituse raames.“